Л. М. КАГАНОВИЧ

ЗА СОЦИАЛИСТИЧЕСКУЮ РЕКОНСТРУКЦИЮ МОСКВЫ И ГОРОДОВ СССР

ПЕРЕРАБОТАННАЯ СТЕНОГРАММА ДОКЛАДА НА ИЮНЬСКОМ ПЛЕНУМЕ ЦК ВКП(б)

ОГИЗ «МОСКОВСКИЙ РАБОЧИЙ»
МОСКВА 1931 ЛЕНИНГРАД

СОДЕРЖАНИЕ

Стр.

I. **Октябрьская революция и городское хозяйство** . . . . 3—9

От восстановления к социалистической реконструкции городов . 6

II. **О московском городском хозяйстве** . 10—41

От старой к новой Москве . 10

Жилищное хозяйство 16

Топливное хозяйство и задачи теплофикации 23

Водоснабжение 27

Канализация и санитарное состояние города . 31

Дорожное и подземное хозяйство . 33

Городской транспорт . . . 37

III. **Вопросы городского хозяйства СССР** . 45—59

Вопросы водоснабжения, канализации, транспорта и жилищного строительства 46

Новые стройматериалы и оборудование 51

Поднятие техники и улучшение руководства городским хозяйством 54

IV. **К вопросу о путях развития городов в СССР** . 60—77

О социалистическом переустройстве быта . 60

Внутренняя планировка городов 64

О расширении старых и строительстве новых городов по СССР 66

На фундаменте социалистической экономики развернем социалистическую реконструкцию городов СССР . . 73

Приложения . . 78—128

О московском городском хозяйстве и о развитии городского хозяйства СССР (Резолюция по докладу т. Кагановича, Л. М. принятая пленумом ЦК ВКП(б) 15 июня 1931 г.) . . . 78

Практические мероприятия по улучшению и развитию московского городского хозяйства (Постановление московского областного-городского Комитетов ВКП(б), президиума Мособлисполкома, Горисполкома, одобренное в основном ЦК ВКП(б). . 92

1-я типография Огиза РСФСР „Образцовая". Москва, Валовая, 28.

Уполн. Главлита № Б-7883. МП—10. Огиз № 1361. Зак. № 3600/1291. 8 п. л. Тираж 300000.

Текущая работа по исправлению недостатков городского хозяйства, по приведению наших городов и в первую очередь Москвы в элементарно благоустроенное состояние связывается с широчайшими задачами коренной социалистической реконструкции городского хозяйства старых крупных промышленных центров и строительства новых городов, вырастающих в связи с созданием новых промышленных очагов и крупных МТС, совхозов и колхозов.

К этой важнейшей задаче мы подошли всем ходом развития социалистического строительства. Партия последовательно, шаг за шагом, разрешала и разрешает основные вопросы социалистической революции. Начиная от взятия власти в Октябре и ее закрепления в гражданской войне, через укрепление союза с крестьянством на базе нэпа, через индустриализацию страны и коллективизацию сельского хозяйства мы подошли теперь вплотную к вопросу [illegible]онструкции и строительства городов.

Все эти задачи, взаимно связанные, все время стояли перед партией, однако на каждом данном историческом этапе та или иная задача становилась в центре внимания всей партии и пролетариата.

I. ОКТЯБРЬСКАЯ РЕВОЛЮЦИЯ И ГОРОДСКОЕ ХОЗЯЙСТВО

Наша партия, боровшаяся на протяжении десятков лет с капиталистической эксплоатацией рабочих масс, после Октябрьской революции сломала не только аппарат буржуазно-помещичьей власти, не только экспроприировала банковский и торгово-промышленный капитал, но и сломала буржуазно-купеческо-домовладельческое господство в городском хозяйстве. Партия и пролетарская диктатура и здесь не ограничились только заменой аппарата старого городского самоуправления новым аппаратом—советами рабочих депутатов,—партия повернула городское хозяйство лицом к пролетариату, лицом к его текущим нуждам и к его историческим задачам.

Работа старых городских самоуправлений по благоустройству городов, да и сейчас во всех капиталистических странах мира работа городских самоуправлений окутывается туманом демократических и даже «социалистических» фраз. Но если буржуазия иногда кое-что и делает по благоустройству рабочих окраин, она вынуждена это делать в целях сохранения своего благополучия: ведь эпидемии например обладают способностью перебрасываться и в буржуазные кварталы.

В этой работе по благоустройству городов буржуазия проводит ярко оголенную классовую политику. Буржуазия не удовлетворяется той прибавочной стоимостью, какую она выколачивает из рабочих на заводе, на фабрике. Для нее городское хозяйство служит средством добавочной эксплоатации рабочего класса, средством добавочной выкачки пролетарских грошей.

У некоторых наивных людей существует представление о том, что такие города, как Лондон, Нью-Йорк, Париж, Берлин, Вена, во всех своих частях очень благоустроены и чисты. Конечно эти города имеют богатую материально-техническую базу и в целом благоустроеннее наших городов, но тем ярче там выступает тот факт, что рабочие и беднота живут в тяжелых условиях. Достаточно почитать Джека Лондона, Майкл Голда и других писателей, и вы у них найдете картины беднейших кварталов Лондона, Нью-Йорка и других городов, где господствуют тягчайшие жилищные условия: сырость, грязь, болезни и т. д. В хваленой Вене, где социал-демократы хвастают своим жилищным строительством, большие массы рабочих живут в бараках в тягчайших условиях.

Нечего и говорить о том, что диаметрально противоположная политика лежит в основе нашего строительства и городского хозяйства. В нашем социалистическом хозяйстве нет прибавочной стоимости, нет эксплоатации. В Советской стране рабочий работает на себя, его прибавочный продукт идет на строительство новых фабрик и заводов, на развитие городского хозяйства, на строительство домов, больниц, школ и т. д. В Советской стране нет безработицы. Городское хозяйство служит одной цели, одной задаче: как можно лучше обеспечить рабочие массы и благоустроить рабочие районы. Жилища, которые находились до революции, а в капиталистических странах и до сих пор находятся, в руках частных капиталистов и служили средством жесточайшей эксплоатации широких рабочих и трудящихся масс,—эти жилища в Советской стране обобществлены и служат рабочему классу.

Октябрьская революция ликвидировала старую капиталистическую политику в городском хозяйстве. Буржуазные кварталы, благоустроенные и аристократические дома заселились рабочими и работницами из подвалов, казарм, коечно-каморочных квартир темных и грязных окраин. Достаточно сказать, что по одной Москве переселено в благоустроенные дома, в центр города, полмиллиона рабочих и трудящихся. Садовое кольцо, имевшее до революции 3—5% рабочих, сейчас заселено на 40—50% рабочими.

Вот например один факт из данных недавно нами проведенного обследования. Рабочий Бубенцов, Михаил Яковлевич, столяр-ударник завода «Геофизика», 36 лет. Раньше скитался в полуподвалах. С 1920 г. поселился в аристократическом доме в Хлебном переулке, дом № 19. До революции в этом доме жили генерал в отставке Васильев, английский консул Локкарт, горный инженер Фенин и другие тузы и рантье. Теперь этот дом почти сплошь заселен рабочими. Бубенцов занимает комнату в 15 *кв. м.* Живет сам, жена, шестилетняя дочь, два месяца назад родился сын.

Таких примеров можно привести тысячи.

Программа нашей партии, констатировав, что «советская власть экспроприировала полностью все дома капиталистических домовладельцев и передала их городским советам, произвела массовое вселение рабочих из окраин в буржуазные дома, передала лучшие из них рабочим организациям, приняв содержание этих зданий на счет государства; приступила к обеспечению рабочих семей мебелью и т. п.», поставила задачей «всеми силами стремиться к улучшению жилищных условий трудящихся масс; к уничтожению скученности и антисанитарности старых кварталов, к уничтожению негодных жилищ, к перестройке старых, постройке новых, соответствующих новым условиям жизни рабочих масс, к радикальному расселению трудящихся». Программа партии поставила задачу «решительного проведения широких санитарных мероприятий в интересах трудящихся, как то: а) оздоровление населенных мест (охрана почвы, воды и воздуха); б) постановка общественного питания на научно-гигиенических началах» и т. д.

Партия упорно работала над осуществлением этих задач, и, несмотря на огромные трудности в деле восстановления разрушенного империалистической войной и интервенцией городского хозяйства, мы на базе общих успехов и побед индустриализации страны и обобществления сельского хозяйства добились за последние годы значительных успехов и в области городского хозяйства. Достаточно указать, что в новое жилстроительство за последние 5 лет было вложено

по всему СССР свыше 3½ млрд. руб. и выстроено около 30 млн. *кв. м* жилплощади. Вселено в эти новые жилища до 1931 г. около 1 млн. рабочих семей, а в одном 1931 г. будет вселено 600 тыс. рабочих семей. Значительно увеличена трамвайная, водопроводная и канализационная сеть как в старых городах, так и в новых, заново проведены трамвайные линии в таких городах, как Баку, Минск, Сталинград, Пермь и др. Почти все расширение трамвайной, водопроводной и канализационной сети приходится на рабочие районы.

При всей недостаточности этого строительства для удовлетворения растущих потребностей рабочих и трудящихся масс пусть буржуазные клеветники найдут хоть одну страну в Европе, где бы таким широким фронтом разворачивалось жилстроительство за последние 5 лет. За эти годы произведена перестройка ряда городов, как Баку, Грозный, Сталинград, Новосибирск, Н.-Новгород и т. д. Больше того, мы уже имеем целый ряд городов заново построенных, как Магнитогорск, Днепрострой, Кузнецк, Дзержинск и др.

От восстановления к социалистической реконструкции городов

То городское хозяйство, которое Октябрьская революция перераспределила в пользу рабочего класса, оказалось настолько отсталым по своему материально-техническому уровню, настолько разрушенным в результате империалистической войны, а затем и в результате контрреволюционной интервенции белых генералов и иностранных империалистов, что даже при последовательно пролетарской политике Советского государства мы не в силах были и не в силах еще сейчас полностью удовлетворить всех потребностей рабочего класса, гигантски выросших после Октябрьской революции.

Если в отношении ко всему народному хозяйству, к промышленности, к сельскому хозяйству мы неоднократно говорили об унаследованной нами исторической диспропорции в этих отраслях, то применительно к городскому хозяйству эта историческая диспропорция сказывается еще острее и ярче. Городское хозяйство в дореволюционной России было исключительно отсталое и уж конечно ни о каком сравнении его с передовыми городами Европы не могло быть и речи. Достаточно привести несколько цифр, чтобы это было ясно. Водопровод до революции был в 219 городах из 1063, т. е. в одной пятой части всех городов, против 75—100% в Европе и САСШ. Вся длина трамвайных линий накануне революции равнялась 2089 *км*, тогда как в Европе насчитывались десятки тысяч километров, в одних лишь городах САСШ —

75 тыс. *км*. Газ в Москве—8 *куб. м* на одного человека, в Лондоне—400 *куб. м*, в Берлине—170 *куб. м*.

И вот это и без того отсталое городское хозяйство за период империалистической войны и интервенции в течение почти 8 лет не только не восстановлялось и не развивалось, а сплошь и рядом разрушалось. Интервенция нанесла серьезнейшие разрушения ряду городов. Оказались непосредственно в полосе военных действий и сильнейшим образом пострадали города Украины, Урала, Сибири, Поволжья и т. д.

Немецкие, английские, французские, американские и японские империалисты вкупе и влюбе с белогвардейскими генералами и горе-социалистами из лагеря эсеров и меньшевиков разрушали города Украины—Киев, Одессу, Харьков, Екатеринослав и др., северные города—Архангельск и др., города Поволжья—Самару, Казань, Симбирск и т. д., города Сибири, Урала, Дальнего Востока. Все эти господа, лицемерно выступающие в роли защитников культуры и цивилизации, подвергали беспощадному разрушению, и без того нищее и отсталое городское хозяйство. По подсчетам, приводимым проф. Любимовым в брошюре «Наш счет иностранным капиталистам», все города Советского союза пострадали от интервенции на 2 100 млн. руб. Мы следовательно получили не просто отсталое городское хозяйство,—мы получили разрушенное городское хозяйство, вышедшее из империалистической войны и интервенции с громадными потерями; особенно это относится к жилищному фонду.

В период интервенции и борьбы на фронтах гражданской войны все усилия, все внимание партии и пролетариата было сосредоточено на том, чтобы победить врагов пролетариата, выгнать их из своей страны. После интервенции, после победы на фронтах гражданской войны, когда промышленное производство упало до 20% от довоенного уровня, а сельское хозяйство—до 60%, партия и советская власть занялись в первую голову восстановлением промышленности и сельского хозяйства. Каждый рабочий понимает, что без промышленной базы ни о каком строительстве городского хозяйства не может быть и речи. Разумеется одновременно шел и процесс восстановления городского хозяйства, но темпы этого восстановления оставались далеко позади темпов восстановления промышленности и сельского хозяйства. И только тогда, когда промышленность и сельское хозяйство закончили свой восстановительный период и вступили в реконструктивный период, только за последние три года мы получили возможность развернуть широко программу восстановления и развития также и городского хозяйства. В результате мы имеем полностью восстановленное город-

ское хозяйство, а в ряде крупнейших городов, в том числе по Москве и Ленинграду, мы перешагнули за довоенный уровень и уже вступили в реконструктивный период городского хозяйства.

Однако рост городского хозяйства за последние годы серьезно отстает от гигантского роста нашей страны, от бурных темпов индустриализации страны и коллективизации сельского хозяйства, от выросших потребностей рабочих и трудящихся масс. За последние четыре года мы вложили в коммунальное хозяйство (без жилищного) 1 393 млн. руб.— сумма сама по себе достаточно солидная,—но если ее сопоставить с темпами развития нашей промышленности, то эта цифра крайне мала. С точки зрения интересов рабочего класса и интересов строительства социализма партия поступала совершенно правильно, когда она сначала налегала на рост основных фондов промышленности, на быстрые темпы развития индустрии и коллективизации сельского хозяйства, без чего нельзя было и мыслить об укреплении пролетарской диктатуры, о строительстве социализма и тем самым о дальнейшем коренном улучшении материально-бытовых условий жизни рабочих и трудящихся масс.

Но именно на данном этапе строительства социализма, когда мы добились величайших успехов и побед на фронте индустриализации и социалистического переустройства сельского хозяйства, когда мы вступили в период социализма, мы наряду с дальнейшей работой по индустриализации и коллективизации выдвигаем на первый план как одну из главнейших задач—задачу подтягивания городского хозяйства до уровня всего народного хозяйства, задачу коренной социалистической реконструкции городов и строительства новых городов в новых промышленных очагах, крупных МТС, совхозах и колхозах.

Нынешнее городское хозяйство становится узким местом социалистического преобразования нашей страны как с точки зрения удовлетворения материальных и культурных нужд рабочего класса, так и с точки зрения роста нашей промышленности—этой ведущей отрасли народного хозяйства. Вопросы жилья, трамвая, водоснабжения занимают важнейшее место в условиях жизни рабочего и в самом ходе производства. Это например в последний период особенно сказалось на угольных районах. Это сказывается особенно в крупных городах, в том числе и в первую очередь в Москве. Ежели жилья близко от завода нет, а трамвай ходит не аккуратно, то рабочий вынужден вставать чуть свет, тратить много времени на трамвай и приезжать на работу усталым.

Отсталость городского хозяйства становится препятствием для дальнейшего развития социалистического хозяйства страны и сильно тормозит развертывание культурной революции

Наряду со снабжением вопросы городского хозяйства являются важнейшим фактором в деле улучшения материального положения рабочих масс, в деле обеспечения реальной зарплаты. Тов. Сталин на XVI съезде говорил: «Поступательный рост обобществленного сектора как в области промышленности, так и в области сельского хозяйства является фактором, не подлежащим никакому сомнению. Что это может означать с точки зрения материального положения трудящихся? Это означает, что тем самым заложены уже основы для коренного улучшения материального и культурного положения рабочих и крестьян». А коренное улучшение материального и культурного положения рабочих масс невозможно без развития жилищного строительства и без благоустройства городов.

Мы вступили в период социализма. Это означает, что, завершая построение фундамента социалистической экономики, развивая всемерно индустриализацию страны, мы должны сейчас широким фронтом развернуть работу по перестройке материально-бытовых и культурных условий жизни рабочих и трудящихся масс на социалистической основе.

Перед нами стоят двоякого рода задачи. Во-первых, острые текущие мероприятия. Мы должны так вести всю свою текущую строительную работу в городском хозяйстве, чтобы наилучше обслужить рабочие и трудящиеся массы,— охранить их здоровье, дать жилье рабочим, обеспечить их культурный подъем, обеспечить население элементарно-необходимым: водоснабжением, освещением, отоплением, канализацией, чистотой города. И, во-вторых, наряду с этими текущими мероприятиями перед нами стоят широкие исторической важности задачи социалистической реконструкции города и городского хозяйства применительно к задачам, выдвигаемым периодом социализма. Эти задачи должны найти и найдут свое отражение в хозяйственных планах ближайшего года и в особенности во второй пятилетке.

II. О МОСКОВСКОМ ГОРОДСКОМ ХОЗЯЙСТВЕ

От старой к новой Москве

Социалистическая индустриализация страны резко сказалась на всем облике Москвы не только в смысле количественного роста промышленности и рабочего класса, но и в смысле изменения самой структуры промышленности и состава рабочего класса.

Лозунг партии, выдвинутый на XIV съезде,—индустриализация страны, производство средств производства—нашел свое яркое отражение на развитии Москвы. Борясь с осуществлением этого лозунга, правые уклонисты именно в Москве пытались создать себе базу против генеральной линии партии, против политики индустриализации, базу, основанную, якобы, на «защите интересов легкой индустрии».

Наперекор правым в московской промышленности произошли громадные изменения на протяжении последних лет. Если Москва в дореволюционный период отличалась тем, что в ней легкая индустрия преобладала, удельный вес ее был равен 75,6% всей московской промышленности, то сейчас мы имеем совсем иную картину. Удельный вес текстильной продукции снизился с 25,7 до 14,9%, причем не за счет уменьшения абсолютного числа; наоборот, в абсолютных цифрах продукция текстильной промышленности повысилась с 143 млн. до 250 млн. руб. Несмотря на этот абсолютный рост текстильной продукции Москвы, мы имеем уменьшение ее удельного веса благодаря еще большему росту продукции металлической и электротехнической промышленности. Тот же самый процесс уменьшения удельного веса—с 34 до 12%—мы имеем в пищевкусовой промышленности, несмотря на ее абсолютный рост.

Как развивалась металлическая и электротехническая промышленность? Если до войны в Москве вся тяжелая промышленность составляла 24,4%, то на сегодняшний день мы имеем 43,7%. Металлическая промышленность выросла с 9 до 20%, электротехническая—с 1,5 до 10%. Москва

является также центром химической промышленности. А если взять заводы, которые мы строим,—«Шарикоподшипник», АМО, Велострой, Станкострой, завод «Калибр», завод «Фрезер» и др.,—то мы будем иметь в Москве, когда они будут пущены в ход, 53% тяжелой индустрии. Только на двух из этих заводов—«Калибре» и «Фрезере»—будет работать 13 тыс. рабочих. Валовой продукции на четырех заводах—«Калибр», «Фрезер», «Шарикоподшипник» и Велострой—будет выпускаться на 250 млн. руб. в год. Мы строим в Москве крупнейшие заводы машиностроения, причем «Калибр» и «Фрезер» являются крупнейшими инструментальными заводами в мире. Как видите, 75,6% легкой и 24,4% тяжелой до революции, 47% легкой и 53% тяжелой в ближайшем году. Вот отражение той политики индустриализации страны, которую вел Центральный комитет.

Если Москва до революции отличалась большим количеством мелких предприятий, то сейчас мы имеем Москву с высокоразвитой техникой и с такими отраслями промышленности, которые являются исключительно важными для развития всего народного хозяйства. Мы имеем Москву машиностроительную, электротехническую.

Я это привожу не для того, чтобы Москву выпятить по сравнению с другими городами, не для того, чтобы умалить значение легкой индустрии, а для того, чтобы умалить тех идеологов правых, которые являлись якобы «защитниками» легкой индустрии и которые в Москве хотели найти себе надежную опору и не нашли ее, ибо политика партии их разбила наголову.

За время революции, главным образом за последние годы, в Москве выстроено 50 новых фабрик и заводов—такие, как Электрозавод, инструментальный, 2 часовых, электромоторный № 1, редких элементов, камвольная фабрика и др. стоимостью в 134 млн. руб. и с валовой продукцией в 377 млн. руб. Реконструировано 155 старых фабрик и заводов, в том числе такие, как АМО, «Динамо», «Красный пролетарий» и др. В результате этой реконструкции основной капитал московской промышленности за последние пять-шесть лет обновлен больше чем на 50%.

Самое характерное в московской промышленности—это высокая концентрированность предприятий: из 793 предприятий на 165 предприятиях сосредоточено 80% всех основных фондов московской промышленности и занято 60% всех рабочих Москвы. В числе этих предприятий 37 имеют основной капитал свыше 2,5 млн. руб. каждое, 22—свыше 5 млн. руб., 12—свыше 10 млн. руб. и 3—свыше 25 млн. руб. каждое.

Валовая продукция московской промышленности соста-

вляет 3,5 млрд. руб. по ценам 1926/27 г., что дает рост против довоенного уровня в 3 раза. Основные фонды промышленности составили к началу 1930 г. 893 млн. руб. В 1929/30 г. вложено в капитальное строительство 200 млн. руб., в 1931 г.— 270 млн. руб. В настоящее время идет стройка 35 предприятий с общей суммой основного капитала в 471 млн. руб. и с валовой продукцией в будущем в 1 300 млн. руб. в год.

Этот рост промышленности привел к громадному росту рабочих в промышленности. Если до революции рабочих, занятых в цензовой промышленности, было 162 тыс., то на сегодняшний день мы имеем 380,5 тыс. рабочих в цензовой промышленности, не считая железнодорожных рабочих, которых в Москве насчитывается 50 с лишним тысяч.

На основе коренным образом реконструированной промышленности мы имеем изменение самого состава населения. Мы имеем не только количественный рост населения, мы имеем не только резкое уменьшение паразитических элементов Москвы, но и значительные изменения в структуре рабочего класса и трудящихся масс.

Общее количество населения выросло с 1 618 тыс. в 1912 г. до 2 800 тыс. в 1931 г., или на 73%. Я уже не сравниваю с 1920 г., когда население упало до 1 027 тыс.; против этого года мы выросли больше чем в 2½ раза. Число занятых по найму выросло с 740 тыс. до 1,5 млн. человек, а число нетрудовых элементов сократилось с 100 тыс. до минимальных размеров.

Москва стала в полном смысле слова пролетарским центром в противовес буржуазным столицам, которые, несмотря на значительную часть пролетариата в них, приобретают все более паразитический характер.

Даже такой буржуазный экономист, как Зомбарт, вынужден признать, что «большой город становится все в меньшей и меньшей степени «промышленным городом», т. е. все меньше и меньше зависит от совершающейся внутри его промышленной деятельности» [1]. В Москве мы имеем совершенно обратную картину. Здесь мы имеем социалистический тип роста столицы. Мы имеем именно рост Москвы как промышленного центра и рост трудящегося населения в городе.

Ликвидация безработицы является наиболее ярким показателем этого общего роста при наличии той колоссальной безработицы, какую мы наблюдаем в столицах капиталистических стран (в Берлине—450 тыс. безработных, в Вене— 140 тыс.). У нас идет интенсивный процесс увеличения коли-

---

[1] Зомбарт, Современный капитализм, т. III, 1-й полутом, Гиз, 1929 г., стр. 425.

чества работающих в семье и тем самым общего подъема благосостояния рабочего класса.

Вот несколько бесед с рабочими, проведенных только на-днях.

Рашков Егор Григорьевич, красильщик на Трехгорке, работает на производстве 39 лет. Сейчас выдвинут в мастера. Раньше работал один в семье. Теперь получил комнату в новом корпусе. Живет в ней сам, двое дочерей. Одна работает уборщицей, другая учится в ФЗС, собирается в ФЗУ. Жена в деревне и то стала там получать заработок—организатор колхоза, работает в комитете взаимопомощи, получает 20 руб. в месяц.

Семья Чукановых (Марьина роща, 3-я улица, дом № 36)—из 7 человек работает 5 человек. Чуканов В. Н.—рабочий фабрики им. Ногина, заработок—100 руб.; его жена работает на той же фабрике, заработок—80 руб.; его мать работает на Белорусско-Балтийской ж. д., заработок—54 руб.; сестра работает в типографии, заработок—80 руб.; вторая сестра учится в ФЗУ, заработок—25 руб. И еще двое ребят у Чукановых—6 лет и 7 месяцев,—только они не зарабатывают.

Самочувствие этого рабочего конечно таково, что он уверен в том, что эти его ребята, 6 лет и 7 месяцев,—а если у него еще появятся дети, то и они,—и учебу пройдут и работу получат, потому что его социалистическая страна растет. Это определяет самочувствие рабочего.

Можно было бы эти примеры увеличить во много раз.

Мы имеем рост материального благосостояния рабочих масс. В Москве до революции громадное большинство московских рабочих жили одни, без семьи: семьи находились в деревне. Среднее число членов семьи на главу семьи, живущих с ним в городе, было до революции 0,4, а в 1931 г.—3,6. До революции поэтому на тысячу мужчин приходилось в Москве 700 женщин; теперь число мужчин и женщин почти сравнялось (1 053 женщины на 1 000 мужчин).

Революция дала возможность рабочему получить квартиру. Полмиллиона людей мы переселили из подвалов, коечно-каморочных квартир и казарм в бывшие буржуазные квартиры. Я уже не говорю о новых домах, где рабочие составляют 75—80%.

На этой основе происходит изменение культурного облика московских рабочих. Москва сейчас является городом сплошной грамотности. Неграмотность в Москве ликвидирована совершенно, а в 1917 г. в Москве было 25% неграмотных, и еще в 1926 г. этот процент равнялся 15,6.

Цифры, которые мы приводили, а также рост количества учебных заведений, школ, рабфаков, втузов и вузов

(охват детей школьного возраста начальными школами— 166 тыс. в 1931 г. против 81 тыс. в 1913 г.—рост на 105%, средними школами—85,2 тыс. против 30,7 тыс.—рост на 134%, техникумами, курсами и школами типа ФЗУ—155 тыс. против 15 тыс. в 1913 г.—рост в 10 раз с лишним, вузами— 121 тыс. против 33 тыс.—рост на 267%)—все это показывает, какой гигантский культурный подъем получился на основе революционных достижений у московских рабочих.

Клубов в Москве сейчас свыше 800 (вместе с заводскими клубами). Театры стали доступны рабочим. Приведу еще несколько бесед с рабочими на эту тему.

Захарова Прасковья Гавриловна, 52 лет, банкаброшница прядильного отдела Трехгорной мануфактуры. Производственный стаж 29 лет. Ударница. Вот что она говорит:

«Раньше грамоте я не училась и негде было. Теперь, хоть трудно, так как имею много нагрузок, но учусь. Правда, за последнее время учитель неисправно ходит на дом, но я этот вопрос подниму на фабкоме. Муж читает, а я слушаю и знаю, что где делается. Раньше в старое время я и дороги в театр не знала, а теперь хотя и не часто хожу из-за общественных нагрузок, но раза 2—3 бываю в месяц в театре или в кино. Муж мой большой охотник до театра. Бывает там чаще моего».

Круглов Федор Абрамович, 45 лет, кондуктор ст. «Сортировочной» Московско-Казанской ж. д. Производственный стаж—20 лет.

«Ездил ли до революции я на трамвае, спрашиваете? Не ездил. Не по силам было. В два конца стоило 12 коп. А зарабатывал я 16 руб. в месяц. Где же мне было по трамваям ездить. А теперь кто считается с 10 копейками?

Про культуру скажу: куда ни повернись—тебя на культурный крючок берут. То кино, то клуб, то книги. Интересно, что из деревни к нам в «Сортировочную» приезжают на работу и сейчас же просят кино и развлечений. Не за сто верст киселя хлебать нужно ходить, а под боком, на заводах, все культурные развлечения имеются».

Рост культурного уровня рабочих масс большой. Я привожу эти примеры как иллюстрацию, их можно было бы увеличить до бесконечности, потому что достижений очень много. Из этого видно, какие огромные реконструктивные изменения произошли в рабочем классе, как за промышленностью тянется культура, как изменяются весь облик и характер Москвы.

На основе этого роста промышленности и всего народного хозяйства мы имеем безусловный рост и достижения в городском хозяйстве. Из цифр, которые опубликованы в резо-

люции ЦК, видно, насколько выросли жилища, водопровод и т д. Но, само собой разумеется, в области городского хозяйства мы значительно отстали по сравнению с темпами роста промышленности и рабочих масс.

Если население Москвы выросло на 73%, а промышленность—на 200%, то городское хозяйство в среднем выросло на 50%; трамвайная сеть выросла на 61%; водопроводная—на 50%; канализационная—на 40%, осветительная—на 34% и т. д. Эти цифры характеризуют отставание городского хозяйства. Эти цифры показывают диспропорцию между ростом Москвы и состоянием городского хозяйства.

Эта диспропорция проявляется не только в экономических показателях, но и в самой работе и в управлении городским хозяйством. Если в промышленности мы уже имеем применение новейшей техники, принципов единоначалия, трудовой дисциплины, соцсоревнования, ударничества, то в городском хозяйстве все это еще находится,—надо прямо это сказать,—в зачаточном состоянии. Отсюда ряд серьезнейших недостатков и срывов в работе городского хозяйства, которые облегчили работу вредительства. Вредительство задержалось в коммунальном хозяйстве дольше, чем в промышленности, причем главная задача вредителей, по их собственным показаниям, сводилась к тому, чтобы привести в состояние развала все виды городского хозяйства, что отчасти им и удалось.

Мы раскрыли в московском городском хозяйстве большую организацию вредителей, которая ставила своей задачей приведение к развалу городского хозяйства. Они тормозили строительство, а если и строили, то выдавали отсталую, старую технику, как, например, беккеровские тележки трамваев, за нечто такое, чего нельзя менять на передовую технику. Сознательно держались отсталой техники, чтобы задержать, затормозить развитие городского хозяйства.

Не только в маленьких городишках, где отставание можно объяснить тем, что там технически отсталое хозяйство и люди плохо работают, так как опыта у них большого нет, но—мы должны это прямо сказать—и в Москве мы имеем значительную отсталость, самотек и стихийность в работе городского хозяйства.

Московское городское хозяйство должно быть образцовым. Я думаю, что Москва должна быть и будет лабораторией, куда люди со всего Союза приезжали бы изучать опыт строительства.

Московское городское хозяйство должно быть примером, образцом, школой для людей, которые могли бы требовать этого от передовой столицы.

За последнее время Московский комитет под непосредственным руководством и при помощи Центрального комитета вплотную взялся за городское хозяйство. Кое-что удалось сделать, исправить недостатки, но это только начало перелома.

Центральный комитет партии постановил выделить Москву в самостоятельную административно-хозяйственную единицу. Это не просто организационно-административная мера или реформа—это организационное изменение, которое вытекает из всей сущности нынешнего периода, применительно к новым задачам в области городского хозяйства.

Решение принято, но одного решения мало. Эта организационная реформа принесет пользу, когда мы ее подкрепим хозяйственными мероприятиями. Центральный комитет принял решение о коренном улучшении и развитии городского хозяйства, и мы сейчас подошли к тому периоду, когда мы можем наряду с текущими мероприятиями по улучшению городского хозяйства поставить ряд крупных проблем, которые подымут московское городское хозяйство на большую высоту, подымут материально-технически Москву на уровень технически передовых городов Европы. Я говорю «технически», потому что с точки зрения социально-политической мы конечно давно догнали и перегнали столицы передовых капиталистических стран, и дело идет о том, чтобы в отношении материально-техническом поднять хозяйство Москвы на высоту современной техники.

Те усилия, которые Центральный комитет партии прилагает в отношении московского городского хозяйства, безусловно оправдаются. Московская организация взялась вплотную за это дело. 180 тыс. большевиков Москвы, свыше 700 тыс. московских пролетариев берутся за это дело, и мы можем обещать ЦК, что задача превратить Москву в достойную столицу своего пролетарского государства будет нами выполнена.

Жилищное хозяйство

Жилищное хозяйство потерпело особенно большой ущерб в период империалистической войны и интервенции. Несмотря на то, что Москва непосредственно не находилась в полосе военных действий, она все же сильно пострадала в этот период.

За годы революции, помимо перераспределения площади, вселения рабочих в дома центральных районов, мы построили 5 тыс. новых, в большинстве своем крупных домов, в ко-

торые вселили около полумиллиона человек. Эти 5 тыс. новых домов составляют 2 млн. *кв. м* площади.

Вот несколько живых фактов:

Косачев Антон Кузьмич с 1904 г. работает на газовом заводе. До революции занимал койку Жена с детьми изредка приезжала из деревни на побывку. В 1919 г. получил в Малом Казенном пер., д. 12, кв. 46, большую светлую комнату с газом, ванной, водопроводом и канализацией. Выписал семью из деревни. Сейчас дочь-комсомолка учится на рабфаке, сыновья вместе с отцом работают на заводе.

Лесенков Семен Иванович—токарь завода «Красный факел», производственный стаж 30 лет. До революции жил на Малой Татарской, д. 16, в полуподвале. Семья из 8 человек занимала комнату в 12 *кв. м*. За водой ходили в бассейн за 1 километр. В 1926 г. получил 2 комнаты в новом доме по Кожевнической набережной, д. 17. Жилплощадь—24½ *кв. м*, семья—7 человек. Газовая плита, электрическое освещение.

Но, несмотря на количественный рост домов и качественное улучшение их состава, мы все же имеем в отношении жилищного фонда в Москве неудовлетворительное положение.

Отсюда и трудности, особенно жилищные, которые мы еще имеем. У нас еще сохранилась часть неблагоустроенных жилищ. Отставание городского хозяйства и особенно жилищного строительства серьезно отражается на условиях жизни трудящихся, несмотря на общий подъем их материального уровня.

Вот например т. Земский Сергей Павлович, рабочий Щепетильниковского трампарка, слесарь с 11-летним производственным стажем. Месячный заработок 160 руб., жена получает пенсию 37 руб., семья из 3 человек. Живут по Берсеньевской набережной, д. 14, кв. 5. Занимают 2 комнаты в 27 *кв. м*. Но чтобы пройти в квартиру Земского, надо пройти через проходную комнату, в которой живет от 6 до 10 человек, главным образом сезонники, которых соседний квартирант содержит на своей площади. Таким образом Земский отрезан от кухни и вынужден одну комнату превратить в кухню. Плюс к этому систематическая ссора, вызываемая беспокойством жильцов проходной комнаты. Все это ставит т. Земского в тяжелые жилищные условия.

Для того чтобы получить данные насчет состояния жилищного фонда Москвы, мы провели накануне пленума перепись домов. Когда мы начали искать статистические данные по городскому хозяйству, оказались путанные и недоброка-

чественные данные. Пришлось сделать вот эту кратковременную перепись. По этим данным видно, что 62% московских домов деревянные и только 30%—каменные; 45% всех домов одноэтажные, 41%—двухэтажные, другими словами, 86% всех домов—одно- и двухэтажные и только 14% домов выше двух этажей. Вот какова картина жилищного фонда в Москве, вот то наследство, которое нам оставила старая Москва.

Та площадь, которую мы имеем сейчас, нас совершенно удовлетворить не может. Вот почему перед нами стоит задача дальнейшего развертывания жилищного строительства, а также задача ремонта и сохранения наличного жилищного фонда. Дело в том, что тот процесс разрушения, внутреннего разрушения домов, который имеет место, может привести к тому, что сколько бы мы ни строили новых домов, мы жилищного кризиса не изживем. Ставить перед собой задачу в ближайшие годы заменить все эти одно- и двухэтажные дома новыми было бы утопией. Главная задача сейчас состоит в том, чтобы наряду с выполнением строительной программы, которую мы наметили, сохранить в порядке и те дома, которые мы построили, и те, которые мы унаследовали.

Из материалов, которые вам роздали, вы могли увидеть и оценку нынешнего положения, которую Московский комитет дает в отношении управления домами и в отношении ведения хозяйства. Коротко говоря, мы в последние годы хозяина в доме не имели. Если на транспорте произошла обезличка паровозов, то у нас произошла обезличка домов. Трестировали дома, создали гиганты, даже жакты—жилищно-арендные кооперативные товарищества, и те оказались крупными, по 20 домов в жакте, на несколько домов один дворник, без управляющего,—в результате дома разрушались.

Вот например на Сретенке, д. 11/24, рабочие жильцы заявляют: когда существовало правление жилтоварищества, дом содержался в порядке, был произведен ремонт, выстроены каменные сараи. С переходом в трест дом пришел в запустение. Один из дворов превращен в свалку. Сломанные ворота не исправлены. Пьяницу-истопника, ничего не делавшего, премировали за экономию топлива. Он почти совершенно не топил—жильцы замерзали. Большинство опрошенных жильцов ни разу не видели в глаза председателя домового треста.

Вот другой дом, характеризующий бюрократизм управления, д. 11, по Лялину переулку. Разрушается на глазах у всех. Неубранный мусор. У жильца Дрожжина, рабочего «Манометра», испортился водопроводный кран. Жена Дрож-

жина пошла в домоуправление в 8 часов утра. Ей там сказали: «Мы начинаем работать с 12 часов дня». А вода из крана все бежит. Пришла в 12 часов. Дали ей на руку бумажку-требование, но водопроводчик так и не пришел. Заткнули кран палкой. Через два дня соседний водопроводчик по знакомству починил.

Дубровский поселок—новые дома. Обследование «Комсомольской правды» обнаружило, что дома медленно, но неуклонно разрушаются. Трест управлял бумажками, а не домами. Коменданты слабы, бездеятельны.

В том же Дубровском поселке выездная редакция «Комсомольской правды» показала, что можно сделать в существующих условиях. В результате массовой работы проведена уборка лестниц и входов, был организован субботник по уборке двора и зеленым насаждениям, есть сдвиг в охвате детей детской площадкой и в развертывании культработы.

Вот еще один положительный факт. Дом № 10 по Спасоболвановкомсу переулку. Рабочие «Мосэлектрика» восстановили его, платили два года стопроцентную надбавку к квартплате, чтобы пустить центральное отопление и газовую проводку. На собранные деньги организовали прачечную, насадили сад. Текущий ремонт жильцы делают весь за свой счет.

Мы сейчас провели реформу—растрестировали дома. Мы оставили у трестов всего 35% домов, причем значительная часть из них—складские помещения, магазины, а остальное мы передали жактам. Но когда мы поехали по этим жактам посмотреть и проверить, как проводится в жизнь решение МК, то мы убедились, что жакты оказались теми же трестами—по 15 домов на один жакт, по 20, по 25 домов. Маленькая хибарка, двухэтажный полуразрушенный домишко, и все это управляется в централизованном порядке. И получилась этакая диспропорция: централизованное государственное хозяйство завалено мелкими домами, а самодеятельность жильцов сведена в ряде домов на-нет. И вот рабочий обращается к нам: «Вы кто, комиссия?» Я говорю: «Да, вроде комиссии».—«Почему у меня рама в комнате не починена?» Комнатка у него маленькая, в старом доме. «Я, говорит, в трест заявлял, и он должен починить раму».—«А если бы вы сами управляли, вы починили бы раму?»—«Я, говорит, даже целковый дал бы сверх квартирной платы, лишь бы починили раму. Когда у нас был жакт только на наш дом, мы денег накопили 100 руб. Мы двор очищали, ремонтировали его—были хозяевами. А теперь с нас берут кроме квартирной платы 74 коп. с души за вывоз мусора со двора, а мусор лежит».

Мы постановили разукрупнить жакты, которые объединяют 15—18 домов. Каждый дом является самостоятельным жактом и должен иметь свой бюджет. Из этого бюджета нужно отчислять определенный процент на амортизацию, на арендную плату и держать свой дом в порядке. Факты показывают, что мы уже имеем—хотя пока еще недостаточные—положительные результаты этой реформы.

Кроме того перед нами стоит большая задача по ремонту домов, по внутреннему и внешнему ремонту. Мы выделили специальную ремонтную контору. В особенности остро стоит вопрос с ремонтом котлов в домах с паровым отоплением, ибо в эту зиму были случаи, когда даже в тех домах, где топливо было, мерзли, потому что котлы были не отремонтированы и не подавали тепла.

Сейчас у нас ведется большая работа по ремонту котлов, по внутреннему ремонту домов, причем мы здесь привлекаем инициативу самого населения. При обследовании домов рабочие заявляют: «Я, говорит, слесарь. Раньше, когда наш дом был в жакте, я помогал в ремонте. Я живу здесь, 7 часов я на заводе поработал, меня попросили—я отремонтировал». Почему не использовать самодеятельность самих жильцов-рабочих, которые смогут помочь отремонтировать водопроводную трубу и т. д.? Вопрос ремонта, сохранения домов в порядке, есть вопрос очень острый и стоит перед нами как очень важная задача.

Наряду с этим мы должны ставить во всем объме вопрос о жилищном строительстве по Москве. Несмотря на достижения, которые мы имеем, мы еще в Москве не упразднили даже всех казарм. Мы еще имеем на некоторых фабриках, в особенности в текстильных, казарменные жилища. В этих условиях трудно поднять свой культурный уровень. Живут рабочие очень далеко от заводов, многие живут за городом. Жилищное положение значительного количества рабочих, в особенности рабочих новых и реконструируемых заводов, нелегкое. Вот почему тот темп строительства, который мы имеем сейчас, не может нас удовлетворить.

Мы должны полностью выполнить программу, которую мы имеем сейчас. В этом году мы строим жилищ на 80 млн. руб. Строительство этого года должно дать нам новых 400 домов, площадью в 530 тыс. *кв. м*, примерно на 100 тыс. человек. А в дальнейшем, если взять самые скромные расчеты в отношении прироста населения, мы ставим программу в три года построить дома для полумиллиона человек, не считая кооперативного и другого строительства, а также надстройки этажей.

Эта программа на полмиллиона человек не разрешает

еще всего жилищного вопроса в Москве, но все же она при ее полном выполнении не только безусловно устранит жилищный кризис, но и значительно улучшит жилищные условия рабочих.

Строительство домов на полмиллиона человек означает 450—500 млн. руб. вложений в жилищное строительство. В настоящих условиях это максимум того, что может вложить московский бюджет и промышленность в жилищное строительство.

Во всяком случае, трудно найти сейчас такой город в капиталистических странах, который намечал бы программу жилищного строительства на три года на 500 млн. руб.

Необходимо подчеркнуть, что, несмотря на то, что в Москве промышленность выросла в громадных размерах и что в настоящее время строится ряд новых крупных заводов, органы промышленности в крайне ничтожных размерах участвуют в жилищном строительстве для рабочих и технических кадров новых заводов. Надеюсь, что после решения пленума ЦК промышленность примет большее участие в строительстве жилищ.

В отношении типа домов мы берем как тип 5-этажные дома, с двух- трех- и четырехкомнатными квартирами. Эти квартиры наиболее сейчас удобны.

При строительстве домов необходимо учитывать новые потребности быта—общественные столовые, детские ясли, детские сады и площадки, строительство прачечных если не в каждом доме, то для целой группы домов, а также постройку бань, ванн, душей.

При развертывании детских садов, площадок и яслей необходимо учитывать, что в производство втягивается все больше и больше жен рабочих и что следовательно важнейшей, я бы сказал, боевой задачей является обеспечение возможности помещения детей рабочих в детские сады, ясли, площадки и т. д. Вот почему мы ставим практической задачей развертывание строительства детских садов и яслей такими темпами, чтобы в течение двух лет охватить всех детей рабочих, занятых на производстве.

Организация общественного питания, прежде всего приведение в порядок наличных столовых и кафе, а также строительство новых имеет исключительно важное значение для такого города, как Москва. Достаточно сказать, что столовые Москвы должны прокормить ежедневно 50 тыс. человек, приезжающих в Москву из других городов СССР.

Хорошая постановка столовых и кафе является важнейшим средством освобождения женщины от кухни. Не только

рабочий сам, но и с семьей своей охотно пойдет в столовую или кафе, если он сможет получить там за недорогую цену сытный и вкусный обед, завтрак, ужин.

Вопросы санитарии играют большую роль в деле охраны здоровья рабочих, но без материальной базы, без постройки новых столовых, без фабрик-кухонь, без материальной производственной базы, общественное питание, а тем самым охрана здоровья рабочих не может быть поднято на новую большую высоту. Точно так же для такого крупного города, как Москва, исключительное значение приобретает строительство новых хлебозаводов. Вот почему мы должны окончить в ускоренном порядке строящиеся сейчас два хлебозавода и в 1932 г. включить в план дополнительно два хлебозавода, с тем чтобы целиком механизировать хлебопечение.

Прачечных имеется 16 механических и около тысячи ручных; необходимо в 1932 г. построить в Москве минимум 20 новых механических прачечных. Бань имеется 44, нужно построить новых 20. Столовых имеется около 600, увеличение требуется на 50%.

В тесной связи с жилищным строительством стоят вопросы складского хозяйства. Складов у нас явно недостаточно. То же и с магазинами—магазинов имеется 1 600, необходимо иметь около 2 тыс.

Особенно остро стоит вопрос о качестве строительства. Расположение домов, как правило, неудовлетворительно с точки зрения планирования и архитектуры, и тут мы имеем еще очень много недостатков. Качество строительства неудовлетворительное, несмотря на то, что по себестоимости мы перешагнули норму, которую нам давали,—средняя себестоимость на 1 *кв. м* жилплощади—160 руб., тогда как по норме нам дано задание в 140 руб. квадратный метр.

Качество домов явно неудовлетворительное. Есть много фактов, когда, зайдя в квартиру рабочего, вам сразу бросаются в глаза недостатки строительства. «Раньше жили очень плохо,—говорят рабочие-жильцы,—в казарме или в подвале, а теперь сравнить нельзя. Вот видите, получили две комнаты. Да вот пол совсем растрескался, дымоход дымит, вода в уборной не отливается, от этого вонь в квартире, дверь перекосилась» и т. д. Так как у нас жилищная нужда большая и люди спешат как-нибудь слепить дом, лишь бы скорее вселить людей, то некоторые строители ускоряют строительство домов за счет качества. Вот почему мы должны сейчас особенно налечь на качество.

Правда, я должен сказать, что в Вене например дома нередко строятся еще более упрощенно, чем у нас. Вы удивитесь, если я вам скажу, что в Вене, в большом доме, кото-

рый строит венское самоуправление, в доме им. Карла Маркса,—там социал-демократы стоят у власти и назвали этот дом именем Маркса, которого они так извратили,—нет центрального отопления. Дом на 1 500 квартир и отопляется печурками, маленькими печурками. Вот тебе и дом им. Карла Маркса, который боролся за высшую технику! В ряде домов нет ванн. И когда мне приходилось беседовать с венскими социал-демократами, говоришь им: «Чего вы хвастаете? Ведь у вас вот какие дома, ванн нет, центрального отопления нет, железные печурки, так называемые «буржуйки». А у нас все же есть и паровое отопление».

Но если вы возьмете внешний вид дома, расположение дома, благоустройство, а также водоснабжение, канализацию, и т. д., то конечно там сказывается передовая техника и тщательная работа, внимание к каждой стройке.

В нашем строительстве бывает иногда так: дом построили, денег много истратили, а на солнечной стороне оказались уборные, кухни и ванные, а спальни оказались на севере.

Вот почему вопрос о качестве жилищного строительства должен занимать исключительное внимание во всей нашей работе, а главное надо обеспечить выполнение плана.

Топливное хозяйство и задачи теплофикации

В Москве этой зимой мы имели тяжелое положение с топливом. Это объяснялось тем, что не завезли своевременно топлива летом. Мы судили Мослеспром за то, что он проявил преступную бездеятельность в этом деле.

Эти затруднения с отоплением вскрыли не только то, что несвоевременно завезли дрова в Москву, но и то, что в тех домах, где дрова были, было неблагополучно из-за неисправности отопительной системы. Кроме того из-за перебоев в получении минерального и нефтяного топлива мы должны были часть дров передать фабрикам и заводам.

С другой стороны, трудность с отоплением показала, что мы в крупном растущем центре с 3-миллионным населением, с огромным количеством реконструируемых заводов, с большим ростом энергетического хозяйства, почти полностью сохранили старую, дореволюционную топливную структуру: до сих пор Москва выезжает на дровах и на дальнем привозном топливе (донецкий уголь, нефть).

Вопрос о топливе встает как один из центральных вопросов на ближайшую зиму. Этим вопросом специально занимался ЦК и повседневно занимается МК.

Мы должны заготовить для Москвы 4 млн. кубометров

дров. Мы прикрепили районы города к определенным лесным участкам. До сих пор было так: Мослеспром заготовлял дрова, а районы ждали, когда им дадут эти дрова. Теперь мы говорим району: вот тебе участок, ты должен мобилизовать рабочих, заготовить дрова, подвезти их.

Благодаря этой системе заинтересованности самих районов и благодаря механизации лесных заготовок, при тех усилиях, которые мы сейчас прилагаем к этому делу, мы надеемся, что дровами в этом году будем обеспечены.

Но перед нами стоит большая проблема, на которой заострил наше внимание т. Сталин,—это вопрос о коренной реконструкции энергетического хозяйства и топливной структуры Москвы. Нельзя, такие крупные города, как Москва, Ленинград, Харьков, держать на старой, дореволюционной структуре топлива. Надо перевести города на теплофикацию. Это тот основной вывод, который мы делаем, и это касается не только старых, но и новых городов, где строятся заводы и где с самого начала необходимо ставить электростанцию таким образом, чтобы она была и теплофикационная.

В частности по Москве перед нами еще стоит задача о внедрении местного топлива. Мы не можем все время выезжать на Донецком бассейне. Здесь предстоит большая работа по части торфа. Мы программу по торфу увеличили в этом году с 2,5 млн. *т* до 5,3 млн. *т*. Выполнение идет неполное, но конечно по абсолютным цифрам гораздо большее, чем в прошлом году. Мы должны развернуть Подмосковный бассейн, который до сих пор спал. Вы знаете, что вредители специально подрывали Подмосковный бассейн. Подмосковный бассейн имеет запас в 6—8 млрд. *т* топлива. Мы должны эти богатства разработать. Под боком у Москвы уголь, а наши хозяйственники не хотели внедрять этот уголь в московское хозяйство. В этом году намечена программа в 5 млн. *т*. Наша задача—в будущем году дать 10 млн. *т*. Упорными усилиями нам удалось вместо 20 тыс. *т* в 1926 г. сейчас внедрить в московскую промышленность около 300 тыс. *т*. Этого конечно мало. Нужно и дальше работать, чтобы развернуть Подмосковный бассейн.

Прежде чем перейти к вопросу о теплофикации, приведу данные об электроснабжении Москвы. За время революции мощность московских электростанций увеличилась с 78 тыс. до 158 тыс. *квт*, или на 100%. Общая подача электроэнергии в Москву с учетом районных электростанций—Шатуры, Каширы и т. д.—350 тыс. *квт*. Потребление электроэнергии увеличилось с 141 млн. до 754 млн. *квт-ч*, т. е. в 5 раз с лишним, за счет роста потребления промышленности и освещения квартир. Положение с электроснабжением

все время напряженное. Нормального резерва мощности электростанции не имеют. В 1931 г. на 1-й МОГЭС устанавливается турбогенератор в 12 тыс. *квт*, дооборудывается и переводится на твердое топливо 2-я МОГЭС.

Но основная задача перед нами—это теплофикация. Это означает соединение силовой энергии с тепловой и перевод ныне существующих у нас конденсационных электрических станций, которые выбрасывают огромное количество тепловой энергии в виде горячей воды, на теплоэлектроцентрали (ТЭЦ), с тем чтобы направить эту воду по трубам на заводы и в дома для отопления. Помимо того, что это нас освобождает от дровяного рабства, оно дает нам гигантскую экономию. По расчетам МОГЭС и по расчетам ленинградского инженера Гинтера, мы имеем следующую картину: из всего топлива лишь одна треть на наших нынешних станциях превращается в полезное действие; две трети уходят в дым, копоть, горячую воду и т. д. В конденсационных станциях МОГЭС топливо используется еще хуже—только 15% сожженного топлива превращается в полезную электрическую энергию. Из этих 85 потерь 55% теряются в виде теплой воды, согревающей зимой и летом Москва-реку.

Вот эту теплую воду и пар нужно направить по трубам для заводов и отопительных нужд жилищ. Если наши две станции № 1 и № 2 МОГЭС, имеющие 146 тыс. *квт*., сделать теплофикационными, то этими 85% потери тепловой энергии можно было бы отопить значительную часть Садового кольца. Недаром «промпартия»,—Рамзин об этом говорил на процессе,—всячески тормозила теплофикацию.

Что мы имеем к настоящему моменту? По всему Союзу мы имеем сейчас 40 небольших теплофикационных установок. Первый теплопровод в Ленинграде был проложен в 1924/25 г. в виде опыта, и опыт этот оказался безусловно удачным.

В Москве мы к настоящему моменту имеем следующие сооружения.

Краснопресненская теплоэлектроцентраль, на «Трехгорке» вступившая в работу в 1929 г., должна отопить большой поселок вокруг «Трехгорки», Тестовский поселок, а также заводы рафинадный, механический и лакокрасочный. Уже в этом году часть из них получит пар по теплопроводу длиною в 1½ *км*.

Второй работой является сооружение опытно-показательной теплоэлектроцентрали, так называемая «ТЭЖЭ», у завода «Клейтук» Пролетарского района. Эта теплоэлектроцентраль начала работать еще в мае 1930 г.; она имеет 4 тыс. *квт*. первой очереди.

Теплотехнический институт сейчас снабжает паром за-

воды АМО, «Динамо», «Парострой», а также районную баню и часть жилых домов.

Кроме того из 1-й станции МОГЭС проводится теплофикационная магистраль к некоторым крупнейшим домам— Дворцу труда, новому дому ВСНХ, Наркомснабу и т. д.

Какова программа, которую мы намечаем в отношении Москвы? В этом году и на будущий год намечаются следующие работы по теплофикации Москвы:

1. Ускоренное расширение теплоэлектроцентрали Теплотехнического института мощностью около 60 тыс. *квт*, чтобы она могла снабжать теплом весь завод АМО и другие близлежащие заводы, а также всю Ленинскую слободу.

2. Расширение станции «ТЭЖЭ» при заводе «Клейтук». Это расширение должно повысить мощность централи с 4 тыс. до 16 тыс. *квт*.

3. Должно быть начато в этом году строительство Фрунзенской ТЭЦ мощностью в 48 тыс. *квт* первой очереди в 1932 г., при полной мощности в 150 тыс. *квт*.

4. К 1932 г. сооружается котельная Дангауэровской ТЭЦ как первая ячейка будущей ТЭЦ.

5. Немедленное развертывание работ по оборудованию ТЭЦ 1-й и 2-й МОГЭС.

Кроме того возможно расширение в ближайшее же время Краснопресненской ТЭЦ для теплофикации предприятий и жилищ Краснопресненского района. В дальнейшем задача состоит в том, чтобы покрыть все районы Москвы ТЭЦами и перевести основную массу отопления на теплофикацию и тем самым реконструировать коренным образом все топливное хозяйство Москвы и освободить заводы и дома от их неэкономных котельных.

В отношении других городов Союза вопрос о теплофикации стоит особенно остро в Ленинграде, причем у Ленинграда и опыт есть по этой части больший, чем у других городов.

В Ленинграде приступлено к проектировке ряда районных теплоэлектростанций. Первой крупной теплоэлектроцентралью будет теплоэлектроцентраль в Московско-нарвском районе, где расположены крупные промышленные предприятия: комбинат «Красный треугольник», химический завод «Красный химик» и ряд текстильных и пивоваренных заводов, потребляющие большое количество тепла.

При разработке плана электрификации необходимо учесть во всем объеме задачи теплофикации. Существуют две крайности в этом вопросе. Одни относятся отрицательно к теплофикации, но их сама жизнь уже побила. Другие, под впечатлением огромных преимуществ теплофикации, хотят заме-

нить всю электрификацию теплофикацией,—другими словами, подчинить всю энергетику во всей ее совокупности интересам отопления. Я думаю, что с этими двумя крайностями, с этими, так сказать, уклонами,—теплофикаторским и конденсационным,—партия и ЦК еще легче справятся, чем справились с правым и «левым» уклонами.

Что касается газового хозяйства, то здесь перед нами также стоит большая задача. Хотя в Москве выработка газа по сравнению с довоенным временем увеличилась больше чем в 3 раза, все же газовое хозяйство Москвы крайне отстало. Потребность в газе резко возрастает из года в год, особенно для производственных целей, не говоря уже о бытовых нуждах. Заявки предъявлены на миллион кубометров в сутки, а выработка—150 тыс. кубометров. В Москве имеется один завод, вырабатывающий дешевый газ низкой калорийности, и вновь построен завод нефте-газа, который дает отход газа высокой калорийности. Общая сумма подачи газа высокой калорийности от нефте-газа равна 20 тыс. кубометров, а в ближайшие 2 месяца доводится до 100 тыс. Сейчас стоит остро этот вопрос. Если мы не построим нового газового завода для переработки дешевого высокой калорийности газа путем смешения его с генераторным газом низкой калорийности, то значительная часть этого газа будет просто пропадать. К тому же подача этого высококалорийного газа к июлю—августу 1931 г. будет доведена до 100 тыс. кубометров в месяц вместо нынешних 20 тыс. кубометров, а к февралю 1932 г.—до 150 тыс. кубометров.

Если новый завод будет построен, тогда мы получим 240 тыс. кубометров вместо нынешних 150 тыс. кубометров в сутки. Без этого газ, получаемый в виде отходов, будет пропадать, что невыгодно.

Таким образом наряду с теплофикацией мы должны всемерно развивать газификацию не только в Москве, но и в других городах Союза.

Водоснабжение

Каждый конечно понимает значение водоснабжения и канализации, которые являются основными показателями благоустройства городов и их санитарно-гигиенического состояния. Мы за годы революции имеем известные достижения по этой части. Мы в три раза увеличили снабжение очищенной водой: было 8,5 млн ведер, теперь 27 млн. ведер. Средняя норма потребления на 1 человека выросла с 61 *л* до 128 *л* в день. Но конечно то положение, которое мы имеем сегодня,

грозит нам очень большими опасностями, и я считаю, что вопрос о воде для Москвы является самым узким, самым острым вопросом. Только 73% уличных проездов и 42% домовладений Москвы охвачены водопроводной сетью. В летний период, когда много воды уходит на поливку улиц и на другие нужды, мы имеем такие факты, что на некоторых улицах, даже в таких центрах, как Мясницкая, на 3-й и 4-й этажи вода не попадает в течение круглых суток.

Почему это получается? Это получается потому, что у нас имеется одна только Рублевская станция, которая качает воду на всю Москву. Ее очистительные способности ограничены, и даже ту воду, которую она может дать, она через водоводы пропускает с исключительным напряжением. Если мы в этом году не закончим 6-го и 7-го водоводов, мы будем иметь исклчительное напряжение. Рублевская фильтрационная станция, которая качает воду по водоводам к кольцу А, в центр города, а оттуда по кольцу Б вода идет в разные районы—эта станция работает до последнего напряжения. Если мы не окончим 6-го и 7-го водоводов, мы окажемся в затруднительном положении в смысле подачи воды.

Особенно в Пролетарском и Сталинском районах, где построены новые заводы—АМО, «Шарикоподшипник», Велострой и где расположены Электрозавод, «Электропровод» и др.—очень остро стоит вопрос о подаче воды для нужд населения и промышленности. В этом же году мы должны расширить здесь внутреннюю водопроводную сеть. Несмотря на достижения, которые мы имеем, мы гигантски расширили сеть водопровода на окраинах, так как почти все расширение водопроводной сети, которое проводилось в Москве за последние годы, шло за счет окраин,—все же эти районы в настоящий момент наименее обеспечены водой. В Сталинском районе только 12% домовладений присоединены к водопроводной сети, остальные пользуются водоразборными колонками. Вот почему перед нами стоит боевая производственная задача этого года—обеспечение заводов и рабочих этих районов водой.

Необходимо повысить подачу воды в течение 1931 г. до 30 млн. ведер, а в 1932 г.—до 37 млн. ведер. Но увеличить водоснабжение можно лишь при наличии воды. Из среднесуточного протока воды в Москва-реке (не учитывая вешних вод) в 57—60 млн. ведер на нужды водоснабжения забирается 30—33 млн. ведер, или свыше 50% всего протока. Остальное оставляется на нужды судоходства. Как видите, при таких условиях одними текущими заплатами мы расширить водную проблему не сможем. Стоит остро вопрос об источ-

никах воды. Наркомвод требует оставления себе минимум 30 млн. ведер. Следовательно мы уже теперь мешаем судоходству, а судоходство имеет очень большое значение для Москвы. Мы возим помимо нефти с Волги и Оки строительные материалы в пределах Московской области, разгружая этим железнодорожный транспорт. И над вопросом об источниках водоснабжения надо серьезно подумать.

Над этим вопросом билась до революции буржуазно-купеческая домовладельческая московская дума. Но ее мысль работала ограниченно; она коренным образом вопросов не ставила и тем более не разрешала.

Имеют некоторое значение и очистные работы по Москва-реке. В последнее время Москва-река обмелела. Рубят леса, запахивают луга. Все это вредно отражается на реке. Тут нужно проделать большую работу, чтобы не допустить дальнейшего обмеления Москва-реки. Но и при всех этих работах обеспечить Москву водой при данных водных ресурсах ее мы не можем без выполнения более широких планов.

Снабжение водой на душу населения у нас недостаточное. Мы ставим перед собой задачу удвоения к 1935 г. средней нормы потребления воды. Мы должны в 1935 г. иметь минимум 60 млн. ведер для Москвы. Иначе говоря, если остаться при нынешних водных ресурсах Москва-реки, мы должны будем выпивать всю воду из Москва-реки что, конечно невозможно. Существовал проект постройки ряда запруд на самой Москва-реке у Можайска, затем запруда на реке Истре и на реке Рузе. Так называемый запрудный вариант, строительство запруд на самой Москва реке, на реке Истре, на реке Рузе и у Можайска—это только заплаты. При затрате 100 млн. руб. с лишним мы не получим полного разрешения проблемы и не обеспечим Москвы водой для нужд водоснабжения и в особенности для нужд судоходства.

В противовес этому плану существует план, над которым особенно много работает инженер Авдеев. После предварительного рассмотрения вопроса мы пришли к заключению, что этот проект является хотя и более трудным, но зато более широким и могущим обеспечить Москву как с точки зрения водоснабжения, так и с точки зрения судоходства.

Проект соединения с Волгой детально еще не разработан. Но уже на комиссии Политбюро ЦК где мы выслушивали этот проект, у нас сложилось убеждение, что это проект реальный и необходимый. Это не исключает тех работ, которые ведет Наркомвод по соединению Москва-реки с Волгой через Клязьму, сокращая этим водный путь из Москвы

в Нижний на 500 *км*. Но это только для судоходства. Соединение же с верховьями Волги обеспечит нас и водой.

Основная линия соединения Москва-реки с Волгой начинается у Старицы выше Твери. Принципы соединения заключаются в том, что мы здесь идем не только путем рытья канала. Расстояние здесь примерно около 200 *км*, но тут будут использованы все естественные речки и ручьи, которые попадаются в пути. Таким образом прорываемый канал будет меньше 200 *км*. На Волге нужно построить плотину около 40 *м*, так как Волга под Старицей ниже уровня Москва-реки. Нужно поднять здесь воду, направить ее до реки Сестры, а затем в реку Истру и Москва-реку. Мы считаем это соединение вполне реальным. Вместо того чтобы нам тратить больше 100 млн. руб. на запрудный вариант, который не разрешает всей проблемы, мы лучше потратим больше,—точных расчетов еще нет, по приблизительным подсчетам это должно стоить около 200 млн. руб.,—потратим больше, но зато мы получим соединение Москва-реки с Волгой и большое развитие судоходства.

Соединение с Волгой означает конечно, что те работы, которые ведутся сейчас Наркомводом по строительству московского порта для небольшого судоходства, будут уже недостаточны. Ввиду того, что подъем уровня воды в Москва-реке даст возможность захода в Москву больших судов, транспортировки в Москву по Волге бакинской нефти и других грузов в гораздо больших размерах, чем это было до сих пор, встанет вопрос о строительстве в Москве значительно большего порта, чем это предполагает сейчас Наркомвод.

Если вы учтете к тому же предстоящее осуществление Волго-Донского канала, то получается прямой выход Москвы к Черному морю.

А через Рыбинск и Мариинскую водную систему в будущем можно водным путем связаться прямо с Ленинградом, а там и к океану недалеко. Во всяком случае, при всей реальности этих планов мы на сегодняшний день ставим перед собой задачу в первую очередь прочного обеспечения Москвы источниками воды путем соединения Москва реки с Волгой.

Однако мы, москвичи, ни в коем случае не ограничиваемся, не увлекаемся только проектами соединения с Волгой. Мы подчеркиваем еще раз, что развитие водопроводной сети и окончание Рублевской плотины, которая сейчас строится, даст нам дополнительно примерно 13 млн. ведер в будущем году. Кроме того мы начинаем строить новую фильтра-

ционную станцию, так как до сих пор у нас все базируется на Рублевской фильтрационной станции.

На сегодняшний день мы должны мобилизовать силы вокруг следующих практических задач: окончить в срок сооружение плотины Рублевской станции, а также постройку Рублевской станции с доведением среднесуточной подачи воды до 30 млн. ведер (370 тыс. *куб. м*); окончить сооружение 6-го и 7-го водоводов, провести намеченные работы по расширению магистралей и городской водопроводной сети, в первую очередь в новых промышленных районах, с обязательным обеспечением водой новых заводов и жилищ.

Эти мероприятия позволят обеспечить водоснабжение города Москвы к концу 1931 г. в размере 30 млн. ведер (370 тыс. *куб. м*) в сутки и подготовиться к выполнению программы 1932 г. по подаче воды в количестве до 37 млн. ведер (455 тыс. *куб. м*) в сутки.

Канализация и санитарное состояние города

Что касается канализации, то этот вопрос является не менее острым. Это очень большая и серьезная проблема. Недаром в «Анти-Дюринге» Энгельс уделил внимание этому вопросу как с точки зрения очистки города от нечистот, так и с точки зрения использования этих нечистот для плодородия почвы. Это очень серьезный и острый вопрос.

Несмотря на то, что общее протяжение канализационной сети по Москве достигло 627 *км*, что по сравнению с 1913 г. дает увеличение на 40%, 57% существующих уличных проездов и 60,6% домовладений Москвы еще не присоединено до настоящего времени к канализации. Особенно плохо обслужен Сталинский (10,7% всех домовладений присоединено к сети) и Пролетарский (20% присоединения к сети) районы.

На сегодняшний день Москва имеет два поля фильтрации—Люблинское и Люберецкое. Во-первых, надо эти поля фильтрации превратить в поля орошения. Они могут дать очень много овощей. Эта программа намечена, мы ее должны разрешить. Во-вторых, у нас стоит вопрос о расширении самой канализационной сети. И, в-третьих, поднимается целый ряд больших вопросов о всей системе очистки нечистот. Существуют разные системы. Существует система, при которой канализационные нечистоты очищаются в самом городе посредством аэрофильтрации. Не надо труб вести, не надо полей занимать. У нас построена Кожуховская аэростанция. На этой станции профессор, демонстрируя процессы фильтрации, носит с собою стаканчик, и когда вы доходите

до последней ямы, где фильтруются нечистоты, набирает в этот стаканчик чистую воду и пьет эту воду, полученную в результате фильтрации.

Есть другой проект, по которому можно построить завод, который будет из этих нечистот помимо очистки их давать еще газ. Один из таких инженеров подсчитал, что если построить отстойники с так называемыми метано-тенками, то город с 4-миллионным населением может дать в сутки не менее 60 тыс. кубометров газа, а в год—22 млн. кубометров.

Всех этих проектов мы еще не приняли, они нуждаются в серьезной проработке. Во всяком случае на ближайший период мы должны максимально использовать поля орошения Люберецкое и Люблинское и в особенности расширить канализационную сеть с таким расчетом, чтобы пропускная способность этой сети соответствовала бы длине водопроводной сети.

Я не буду подробно останавливаться на вопросах очистки города и санитарном его состоянии. Вы знаете, что Москва не отличается особенной чистотой. Не только на улицах, но и во дворах мусор плохо убирается. Тут трудности по части транспорта; пора его уже механизировать. Нужны автомобили. Затем вопросы поливки и снегоочистки. Но неправильно все валить на то, что, дескать, не было механических средств. Чистите грязь теми средствами, которые есть. Если это не делалось, то только из-за нашей некультурности, неумения работать, разбросанности, из-за неумения мобилизовать силы и средства, чтобы привести город в приличное состояние. Сейчас мы за это дело взялись. Тут надо пустить в ход и административные меры. Мы имеем огромную армию дворников, а между тем улицы не поливались, не подметались, дворы не приводились в порядок и т. д. В последнее время дворники стали лучше работать.

Профсоюзы мало работают и плохо работают в этом деле. Учреждения—вплоть до наркоматов, трестов, объединений—и их руководители не заботятся о чистоте. Какой-нибудь руководитель учреждения сидит себе в столице, гордится: «я руководитель столичного учреждения», но позаботиться, чтобы возле его учреждения было чисто, это, выходит, его не касается. Сейчас те меры, которые МК принял,—выделение специального заместителя председателя Моссовета по очистке города, по приведению в порядок улиц, по наблюдению за тем, чтобы движение на улицах было в порядке, по приведению милиции в соответствующее состояние, по поливке улиц,—эти меры должны дать некоторый результат.

Что касается зеленых насаждений, то я должен сказать,

что Москва имеет значительное количество зеленых насаждений на окраинах, как например Сокольники, Измайловский зверинец, Петровский парк и т. д. Эти парки должны быть использованы всемерно. В Европе, если там имеются парки (например Грюнвальд в Берлине), то там же и гостиницы, и рестораны, и театры, куда люди приезжают на отдых. Правда, туда приезжают буржуа, а у нас мы должны сделать так, чтобы дать в эти парки такие же удобства, какие даются в европейских городах, с той «маленькой» разницей, что там этими удобствами пользуются капиталисты, а у нас будут пользоваться пролетарии—кузнецы, токаря, ткачи, машинисты, сапожники.

В деле очистки города многое зависит от руководителей жактов, от коммунальных отделов, от профсоюзных организаций и т. д., но очень много зависит от самого населения. Население должно помогать органам власти содержать город, дворы, дома, квартиры в чистоте.

Несмотря на то, что мы имеем в самой Москве большие и хорошие бульвары, все же в целом в Москве, в особенности в пролетарских районах, зеленых насаждений крайне Мы должны разработать план на 3—5 лет развития зеленонасаждения по городу Москве, создания большого количества новых бульваров и скверов и значительного расширения существующих. Мы должны привлечь к этому делу в первую очередь молодежь, пионеров, комсомольцев.

Что можно сделать при активности масс, видно из следующего факта. Московские организации в начале весны проморгали работу по зеленым насаждениям и все же за последние десять дней мая, в результате принятых мер, рассадили 18 тыс. деревьев и 30 тыс. кустов. Всего за десять дней! Потому что общественность взялась за дело. Это показывает, что мы многое можем сделать, если пролетарская общественность—профсоюзы, пионеры и комсомол в первую очередь—возьмется за это дело. Мы должны и можем превратить Москву в город образцовой чистоты, в зеленый город.

Дорожное и подземное хозяйство

Рост автомобильного движения и санитарно-гигиенические интересы города ставят перед нами вопрос о перекрытии улиц крупных городов. Нельзя на булыге дальше выезжать. Ясно совершенно, что Москву и ряд других городов мы можем и должны строить по-культурному. Это вопрос не роскоши. Асфальт, брусчатка, клинкер—это вопрос гигиены и вопрос сохранения автотранспорта. Вот почему, товарищи, мы в прошлом году развернули большое строительство по

асфальто-бетону. Вот почему мы в этом году ставим перед собою программу—575 тыс. *кв. м* усовершенствованного покрытия.

В Москве общее состояние замощений представляется в следующем виде: булыжных—91,3%, усовершенствованных—6,9% и шоссейных—1,8%. Общее количество замощенных проездов—12 млн. *кв. м*.

Прошлый год нам не дал блестящих результатов по части качества замощения.

Выражаясь точнее, прошлогодние работы прошли совершенно неудовлетворительно. Когда мы выяснили причины, то были попытки свалить на объективные условия. В частности американцы, которые вели у нас работу, взваливали вину на качество материалов. Некоторые указывали на то, что мы не изучили состава материалов. На самом деле здесь есть несколько причин.

Первая и основная причина заключается в том, что сами работы производились неудовлетворительно. Работали американцы, работали немцы, работали русские инженеры. У немцев вышло немного лучше, чем у американцев, а у русских инженеров вышло еще лучше, чем у американцев и у немцев. Конечно здесь есть влияние и состава материалов. Американцы, которые в Америке работали с одним качеством битума, не учли наших условий и качества нашего битума и давали смесь по своим американским рецептам. Но главное состоит в том, какая прокатка сделана, какой слой дается, как и какая подушка сделана, а также как перемешаешь и приготовишь состав асфальта. Тут играет большую роль и качество рабочих кадров и наблюдение за работой. Если например хоть маленькая волнообразность получится, то наверняка через короткое время будут выбоины и ямы. Конечно большую роль играет здесь и состав битума. Оказалось, что наилучшим битумом являются не остатки нефти, а естественный битум, имеющийся в довольно большом количестве в Средней Волге и в Татарии. Особенно хорошее качество получается, когда этот битум смешивать с шугуровским порошком. Вот почему в этом году мы должны особо налечь на добывание этого естественного битума и шугуровского порошка.

Значительную часть улиц, примерно 25%, асфальтированных в прошлом году, придется в этом году перемащивать. Некоторые товарищи ставят вопрос, не следует ли из-за этой первой неудачи отказаться вообще от асфальта в Москве. Мы считаем, что это было бы глубокой ошибкой. Надо извлечь уроки из прошлогодних ошибок, но не отказываться от самой работы.

Вот почему мы в этом году намечаем большую программу по асфальтированию московских улиц, примерно 200 тыс. *кв. м.* Надо будет наилучше организовать работы, надо развернуть работу по подготовке кадров, ибо эти кадры нужны будут не только для Москвы, но и для других городов Союза.

Что касается брусчатки, то она является очень хорошим видом покрытия, особенно в наших условиях, где подземное хозяйство все еще плохо организовано и где приходится часто вскрывать мостовую. Города, где брусчатка близка и ее очень много,—например Ленинград, а также некоторые украинские города,—должны применять брусчатку в широких размерах. В Москву ее возить в большом количестве крайне дорого, особенно в нынешних условиях транспортных затруднений. Однако мы и в Москве не отказываемся от применения брусчатки, в особенности на спусках и подъемах.

Наряду со всем этим мы считаем, что большое место должен занять клинкер. Клинкер есть не что иное, как кирпич большой стойкости, почти равной брусчатке. Нужны специальные заводы для изготовления клинкера из соответствующего качества глины, которой у нас в Московской области имеется достаточно в виде тучковских глин. Эта глина обжигается при температуре 1 200—1 400 градусов, и получается материал, вполне пригодный для покрытия как с точки зрения внешнего вида, так и с точки зрения качества. В Америке имеются города, где клинкер особенно в ходу. У нас в Союзе также имеются некоторые города, где клинкер применяется. Стоимость его почти такая же, как и булыги. Мы должны немедленно приступить к постройке большого завода для производства соответствующего количества клинкера.

В общем распределении различных видов покрытия у нас устанавливается следующее соотношение: асфальто-бетона—55%, брусчатки—15%, клинкера—30%.

Есть еще опыт, который мы решили применить,—это так называемый даман-асфальт. Это новое немецкое изобретение—сухой асфальт в порошкообразном виде. Его просто привозят в сухом виде на улицу, рассыпают и затем катком укатывают,—и получается хороший асфальт. Нужно строить такой завод, а для этого надо купить этот секрет, так как это большое дело не только для Москвы, но и для всей нашей страны в целом.

В виде опыта разрабатывается проблема искусственной брусчатки в Институте государственных сооружений. Если этот опыт удастся, то это будет замечательная вещь. Называется эта искусственная брусчатка «идамит». Это смесь из

молотого и немолотого песка с примесью жидкого стекла. Этот состав дает почти каменнообразную массу—как гранит. Если этот опыт удастся, тогда из этой массы мы будем делать большие плиты в огромном количестве, причем стоит идамит на 30% дешевле брусчатки.

Для сохранения мостовых большое значение имеет сооружение водостоков. Помимо того, что отсутствие водостоков на улицах влияет на санитарию и чистоту города, вода, застаивающаяся на мостовых и особенно на мостовых асфальтированных, действует на них разрушающе. Вот почему мы должны, прокладывая новые усовершенствованные мостовые, тут же вести работы по сооружению водостоков.

В тесной связи с вопросом о дорожных покрытиях стоит вопрос о подземном хозяйстве. Что мы тут имеем? В Москве под землей 14 хозяев. Вы можете увидеть на мостовых то тут, то там вырытую яму. Это объясняется тем, что каждый, имеющий под землей свое хозяйство, роет эти ямы, когда ему заблагорассудится, но, после того как он яму вырыл и исправил то, что ему нужно было, он оставляет улицу незамощенной. Вы имеете в подземном хозяйстве и водопроводные, и газовые, и канализационные трубы, кабели НКПС, Наркомпочтеля, МОГЭС и т. д. Увязки и планового ремонта по улицам, чтобы все вместе сговорились и сразу рыли, а потом заливали асфальтом,—этого не было. Вот почему бывали случаи, когда сегодня замостили асфальтовую улицу, а через два дня Наркомпочтель, который забыл проложить телефонный кабель, опять роет и разрушает проделанную работу по асфальтированию.

Конечно идеальным было бы здесь создание, как это уже существует в некоторых европейских городах, подземного коллектора—коридора, в котором сосредоточено все подземное хозяйство, все сооружения. Благодаря коллектору можно производить ремонт, не разрушая мостовой. Но на сегодняшний день мы это, как практическую задачу большого масштаба, перед собой еще не ставим. Создание такого коллектора стоит огромных сумм. Мы можем и должны начать уже создавать на новых улицах и отчасти на старых такие подземные коллекторы, но не в массовом масштабе. Вот почему для упорядочения подземного хозяйства мы должны сейчас налечь на то, чтобы при замащивании улиц была полная увязка между всеми организациями, которые имеют подземное хозяйство, с тем чтобы произвести соответствующий ремонт по крайней мере на несколько лет и прекратить ту вакханалию ломки и рытья, которая сейчас практикуется. Надо добиться жесткого планирования всех подземных работ.

Городской транспорт

Вопросы городского транспорта стоят перед нами как очень острые вопросы. Каждый конечно понимает, что большой город с огромными расстояниями, при наших темпах работы, без хорошего транспорта, без обеспечения быстрого передвижения,—такой город теряет очень много. Вот почему вопрос о городском транспорте очень остро стоит перед нами, тем более, что мы имеем гигантский рост перевозок и еще больший рост потребности в перевозках. В результате этого роста за один 1930 г. перевезено пассажиров одним только трамваем 956 млн., а вместе с автобусами—около 1 100 млн.

По сравнению с дореволюционным временем количество трамваев увеличилось на 118%, количество путей—на 61%, а количество перевозок—на 425%.

Откуда такой громадный рост перевозок? Во-первых, за счет увеличения населения на 73%. Во-вторых, за счет его большой подвижности. Например сезонники, строители раньше почти не ездили в трамвае,—это было для них дорого. На работу и с работы ходили пешком. Теперь строители и сезонники ездят в трамвае и автобусах. Если живут на окраинах, то вечерами ездят и в центр, в театры и кино. Вот например плотник Минаев, работающий на Велострое, жалуется, что на окраине нет хороших кино: «Из-за этого я вот 2 июня на Арбат ездил (живет он в Пролетарском районе), чтобы посмотреть «Тихий Дон». Молодежь с окраин ездит в центр учиться на разные курсы, в музеи, театры, на собрания. Большое количество рабочих ездит с окраин в центр по общественным обязанностям, с обследованиями и пр.

На сегодняшний день 90% всех пассажирских перевозок по Москве падает на трамвай и 9%—на автобусы. Напряжение работы трамвая доходит до последних пределов.

Это объективный показатель того, в каком напряжении находится наш трамвай. Но когда некоторые трамвайные работники пытаются оправдать те недостатки, которые были вскрыты в трамвайном хозяйстве, именно этими объективными условиями перенапряжения,—они делают большую ошибку. Дело в том, что ведение самого трамвайного хозяйства было поставлено из рук вон плохо. Напряженность загрузки трамвая не соответствовала напряженности работы хозяйственных организаций, парков и в особенности ремонта вагонов как с точки зрения качества и количества, так и с точки зрения своевременности этого ремонта. В частности не было совершенно планового предупредительного ремонта.

Трамвайные вагоны были обезличены так же, как на транспорте были обезличены паровозы. На одном трамвайном вагоне могло менятся до десятка вагоновожатых. Никто за вагон не отвечал. Вагоновожатый, работающий 15 лет и обладающий большим опытом, работающий без поломок вагона, получал такое же жалованье, как и вагоновожатый неопытный, проработавший один год, или же вагоновожатый, относившийся неряшливо к своей работе и ломавший вагоны. Парки работали из рук вон плохо. Они не представляли собой хозяйствующих организаций, не говоря уж о том, что никакого хозрасчета не было. В результате выпуск вагонов в январе спустился крайне низко, и с пути возвращалось в парк большое количество вагонов из-за неисправности Коммерческая скорость вагонов упала. На улицах создавались «пробки», по отдельным линиям до 180 в день. В результате—задержка движения, еще большее переполнение трамвайных вагонов.

Мы приняли ряд мер для оздоровления трамвайного хозяйства. Вам роздано постановление Московского комитета, которое было в свое время опубликовано в газетах. В результате проведения этих мероприятий мы получили известное улучшение трамвайного хозяйства. В мае перевезено 115,5 млн. пассажиров вместо 89,5 млн. в январе. Выпуск вагонов увеличился с 1 363 до 1 653, недовыпуск сократился с 166 до 9 вагонов, возврат вагонов с линии упал с 88 до 47. коммерческая скорость выросла с 12,5 до 13,5 *км* и т. д.

Сейчас трамвайное хозяйство и все его отдельные части (службы) переведены на твердый хозрасчет. Это должно привести к еще более быстрому оздоровлению трамвайного хозяйства.

Однако мы не должны увлекаться имеющимися достижениями, ибо здесь большое влияние имеют летние конъюнктурные условия. Если мы успокоимся на этом, то мы можем к осени иметь вновь тяжелое положение. В особенности надо в течение летнего сезона проверить все подстанции, которые зимой особенно шалили и из-за которых была значительная часть аварий и задержек. Нужна упорная работа за поднятие труддисциплины и за дальнейшее проведение всех мероприятий по оздоровлению и улучшению работы московского трамвая.

Что касается автобусов, то мы их имеем очень мало—всего 178. Состояние автобусного хозяйства не лучшее, чем трамвайного. Бегают они довольно много, оборот их большой. Но и тут стоит еще задача поднятия дисциплины, улучшения ремонта, улучшения всей работы автобусов.

Не останавливаясь подробно на грузовом транспорте, ска-

жу только, что объем грузооборота Москвы—50 млн. *т* в год, а наличный состав автогужевых и трамвайных средств дает возможность перевезти только 20 млн. *т*.

Приведу две цифры, чтобы видно было, почему мы ставим задачу транспорта с такой остротой. Если сравнить загрузку трамвая у нас и за границей, то можно было бы сказать, что наш трамвай «догнал и перегнал» (в кавычках) заграничные трамваи. В каком смысле? В смысле жесточайшей перегрузки наших вагонов. Приведу цифры. Вена имеет 3 955 трамваев, перевезено пассажиров в ней за год 620 млн. Берлин имеет 3 925 трамвайных вагонов, перевезено за год 721 млн. В Лондоне трамвайных вагонов имеется 2 750—все двухэтажные, перевезено пассажиров 1 076 млн. Москва имеет 1 671 вагон, а пассажиров перевезено 956 млн., т. е. больше Вены на 336 млн. и больше Берлина на 235 млн. при более чем вдвое меньшем количестве вагонов.

В Берлине один трамвайный вагон перевозит в год 240 тыс. пассажиров, в Москве—637 тыс. пассажиров.

В Москве существует огромнейшая перегруженность наших трамвайных вагонов. Пассажиры, как сельди в бочке, набиты в трамвае. Это вы поймете из того, что наши трамвайные вагоны и трамвайные пути перегружены в два раза выше нормы. Вот почему мы ставим минимальной задачей увеличить число трамвайных вагонов в течение ближайших трех лет до 3 тыс.

Перед московским трамваем во весь рост стоит задача реконструкции его материально-технической базы. Нужно уже сейчас поставить вопрос о введении более емких вагонов и постройке двухэтажных. По условиям нашего городского уличного движения, эти типы вагонов для Москвы вполне пригодны.

С этого же года нужно приступить к решительному расширению рельсовой сети на окраинах, так как на сегодняшний день, несмотря на то, что за годы революции почти вся новая прокладка трамвая пришлась на окраины, мы имеем такое положение: на 1 *га* площади приходится рельсовых путей: в кольце «А»—0,92 *км*, между кольцом «А» и «Б»—0,45 *км*, а за кольцом «Б», в границах Москвы,—только 0,1 *км*.

Вот почему мы приняли расширение трамвайного пути на 150 *км* в течение двух лет и постройку нового, третьего кольца по Камер-коллежскому валу. Для этого придется построить три новых моста через Москва-реку.

Нужно также развернуть автобусное движение, доведя число автобусов до 2 тыс. Без автобусного движения мы не сможем обслуживать окраины, потому что рельсов нехватит

Ведь в чем преимущество автобусов? Преимущество в том, что они ходят без рельсов.

За границей между прочим есть электробусы, т. е. автобусы, которые идут по электрическим проводам, но без рельсов. Я думаю, что этот опыт нам можно будет использовать и для наших городов, особенно для новых, где электричество есть, а рельсов мало. Все это минимальные текущие задачи по части автобуса и трамвая.

Но все эти мероприятия по расширению трамвая и автобуса не обеспечивают полного разрешения всей проблемы городского транспорта в Москве, ибо дефицит в средствах передвижения в ближайшие годы не только не уменьшится, но увеличится, если мы не примем ряда коренных реконструктивных мероприятий. Таким коренным выходом из существующего тяжелого положения мы считаем постройку подземного метрополитена в сочетании с глубоким вводом в город электрифицированных пригородных железных дорог.

По докладу о железнодорожном транспорте пленум принял решение электрифицировать ряд дорог, и в частности электрифицировать 475 *км* линий с наиболее густым пассажирским потоком. Таким образом все пригородное движение вокруг Москвы будет электрифицировано. В Москву уже сейчас, в 1931 г., по расчетам НКПС, приезжает по железным дорогам в год 79 млн. пассажиров.

По расчетам НКПС, в 1935 г. в Москву будет прибывать 193 млн. пассажиров в год, в частности на Каланчевскую площадь будет прибывать в некоторые часы по 60 тыс. пассажиров в час.

Отсюда ясно, с какой остротой перед нами стоит вопрос об ускорении реконструкции городского транспорта.

В настоящее время рабочие, живущие в Донгауэровской слободе и на других окраинах, вынуждены терять много времени для переезда в центр или в противолежащие районы. Им приходится тратить на ежедневные поездки не менее 1½—2 часов. Строительство новых заводов в Пролетарском, Сталинском и других районах, заселение этих районов большим количеством новых жителей требует того, чтобы мы немедленно позаботились об обеспечении их вполне достаточным количеством средств передвижения.

Электрический ввод означает, что по электрифицированным железным дорогам пригородные поезда, идущие с Северной, Казанской, Нижегородской, а возможно и Курской ж. д., будут направлены от Виндавского вокзала через Садовую, Цветной бульвар, Трубную площадь, площадь Дзержинского, Китайский проезд, площадь Ногина и дальше по

Яузе до станции Москва-Рогожская. Общий диаметр составит примерно 12 *км*.

Строительство этого электрического ввода не будет стоить больших сумм ввиду того, что особого подвижного состава не потребуется. Стоимость этого ввода определяется примерно в сумме не свыше 30 млн. руб. Этот железнодорожный диаметр будет иметь примерно такое же значение для Москвы, какое имеет Штадтбан для Берлина.

Но эта электрическая железная дорога еще не является выходом из положения. Она может явиться только дополнением к подземному метрополитену как главному средству, разрешающему проблему быстрых и дешевых людских перевозок. Поэтому мы и соединяем этот электроввод с метрополитеном.

Преимущество метрополитена заключается прежде всего в том, что подземный метрополитен движется несравненно быстрее, чем любой надземный транспорт; во-вторых, метрополитен оттягивает значительную часть надземного движения и тем самым разгружает улицы. А вы знаете, что если взять например такие улицы, как Мясницкая, Театральная площадь, Арбат, Тверская, Пятницкая, Б. Дмитровка, Петровка и т. д., то здесь движение особенно затруднено, тем более что московские улицы, застраивавшиеся десятки лет без плана, очень узки. Если мы даже развернем широко работу по расширению улиц, мы все же не получим быстрого эффекта, и это расширение не разгрузит надземного движения в желательный нам срок, тем более что в деле расширения улиц, т. е. ломки старых домов, мы не сможем дать таких темпов, какие мы даем например в деле постройки новых заводов или застройки новых улиц. Вот почему мы должны сейчас же серьезно развернуть работу по разгрузке уличного движения.

К слову сказать, уличное движение у нас в Москве крайне неупорядочено, отчасти из-за плохого руководства и регулирования уличным движением, отчасти потому, что нет соответствующих навыков у самого населения, а отчасти и потому, что улицы у нас расположены неудобно, а движение растет с каждым днем все больше и больше. Рост автомобильного движения ставит перед нами эту проблему с особой остротой. Ибо уже и сейчас, если автомобили страдают часто от неупорядоченного хождения пешеходов, то и пешеходы в сильной мере страдают от неупорядоченного движения автомобилей.

Поэтому наряду с усиленной работой по регулированию движения мы должны искать основного выхода из этого положения, а этот выход состоит в том, чтобы оттянуть часть

надземного движения. Этого можно достигнуть в известной мере постройкой надземных либо подземных тротуаров в пунктах больших скоплений, и этого можно в особенности достичь тем, что мы отвлечем часть надземного движения в подземную железную дорогу.

Вот почему мы ставим вопрос о постройке метрополитена уже сейчас, с тем чтобы немедленно начать разработку проекта, а в 1932 г. приступить к сооружению метрополитена.

Вопрос о метрополитене стоял еще до революции в городской думе. Но охотнорядским прасолам, замоскворецким купцам и арбатским домовладельцам, во главе с аристократами и заводчиками из московской городской думы, эта штука оказалась не по зубам.

В 1925 г. существовал проект Сименс-Бау-Унион, по которому первая очередь метрополитена должна пройти от Сокольников (Гавриковой улицы) через Каланчевскую площадь до Театральной площади. Но этот проект явно негоден, потому что создавать на Театральной площади тупик—это чепуха.

Сейчас существует проект построить метрополитен только на окраинах. Это тоже неподходящий проект, так как с точки зрения разгрузки уличного движения вопрос этот для окраин стоит менее остро. Поэтому в отношении строительства метрополитена придется видимо итти главным образом по линии разгрузки центра.

Конечно не исключена возможность, что нам придется одну линию метрополитена провести к заселенной окраине. Но в первую очередь выход из положения для окраин даст 3-е кольцо по Камер-коллежскому валу, а также электрический ввод—надземный метрополитен.

Точного проекта пока еще не существует. Возможно, что мы в первую очередь должны будем проложить метрополитен от Каланчевской площади по линии Мясницкой, площади Дзержинского, Театральной, затем по Моховой к Пречистенке до Дворца советов, к тому месту, где сейчас стоит храм христа спасителя, а также продлим эту линию по Арбату до Смоленского рынка. А затем придется разворачивать уже линии и по другим главнейшим магистралям движения—по Пятницкой, Тверской и т. д.

Есть два способа постройки метрополитена—немецкий и французский. По немецкому способу разрывают улицы, тогда как французский способ, на который и немцы переходят, заключается в том, чтобы рыть улицу вроде шахты,—спускаются под землю и там, под землей, прокладывают метрополитен. Повидимому, эта система технически более приемлема.

В связи с вопросом о метрополитене развернулась большая дискуссия, и в этой дискуссии было наговорено много глупостей. Например некоторые противники метрополитена исходили из того, что вообще метрополитен—это «антисоциальный вид транспорта», что вообще метрополитен—это остатки капиталистических городов, что мы не должны его здесь у нас строить, что мы должны держать курс на немедленное разукрупнение Москвы и т. д. Это глупости «левацки»-фразерского характера, которые мы должны конечно отбросить.

Мы должны взяться серьезно за разрешение транспортной проблемы. С одной стороны, итти путем текущих мероприятий, путем улучшения транспорта, искоренения недостатков, бесхозяйственности, самотека, путем поднятия дисциплины, улучшения автобусного движения, а с другой стороны, ставить более широкую перспективу: строительство новых трамвайных и автобусных линий и электрического ввода и, главное, строительство метрополитена.

Если в капиталистических странах отдельные виды транспорта—трамвай, автобус, метрополитен—конкурируют между собой, то у нас, в социалистическом хозяйстве, эти отдельные виды транспорта конкурировать между собой не будут, а будут дополнять друг друга и дадут нам безусловное разрешение транспортной проблемы в Москве.

Вот, собственно говоря, те основные конкретные вопросы, которые мы разработали и которые являются главными для улучшения хозяйства Москвы и его дальнейшей социалистической реконструкции. Разумеется в городском хозяйстве Москвы есть еще ряд других вопросов. Отчасти мы их разработали, как например мосты, набережные, а часть вопросов мы даже еще не подработали, как пожарное дело и другие. Мы сосредоточились на главном, и в дальнейшей практической работе также необходимо сосредоточиться на главном в деле проведения в жизнь решений, которые мы принимаем сегодня.

Вслед за чисто хозяйственными вопросами нам, московской организации, как и всем другим организациям, придется вплотную заняться разработкой основных мероприятий в области культурного строительства и здравоохранения. В частности Московский комитет постановил по примеру работы, проведенной по городскому хозяйству, заняться также основательной разработкой вопросов в области здравоохранения, школ, клубов и других вопросов культурного строительства.

В этой области мы имеем уже значительные достижения.

Но и здесь надо, во-первых, принять ряд мер текущего порядка по улучшению того, что у нас есть, по улучшению состояния школ, больниц, амбулаторий и т. д. А мы знаем, что в наших больницах есть еще много крупнейших недостатков как в хозяйственной постановке дела, так и с медицинской стороны. В особенности необходимо будет развернуть целую систему мероприятий в области профилактики.

Точно так же и в постановке школьного дела у нас далеко еще не все в порядке как с точки зрения материально-технического оборудования школ и строительства новых школ, так и с точки зрения постановки учебного дела. Хотя здесь мы имеем ряд серьезных достижений в области политехнизации школы, в особенности за последние годы.

Наряду с этими текущими мероприятиями необходимо иметь ясную и четкую программу приведения дела здравоохранения и культурно-социального строительства в соответствие с тем гигантским ростом социалистического хозяйства, какой мы имеем в настоящее время. Шаг за шагом партия, и в частности московская организация, будет разрешать одну задачу за другой, строго памятуя, что только на базе роста социалистического хозяйства, индустриализации страны и коллективизации сельского хозяйства можно достигнуть серьезных успехов и в области городского хозяйства и во всех других областях, ведущих к коренному улучшению материально-бытовых и культурных условий жизни рабочих масс.

III. ВОПРОСЫ ГОРОДСКОГО ХОЗЯЙСТВА СССР

Необходимо прежде всего подчеркнуть, что особенностью обсуждаемого нами вопроса является именно то, что мы на конкретном опыте г. Москвы ставим задачи для городского хозяйства всего СССР. Мы здесь идем от частного к общему, хотя конечно это частное—Москва—является достаточно солидным по своим размерам.

Опыт Москвы, задачи, изложенные в проекте постановления ЦК и в практических мероприятиях, разработанных МК и одобренных в основном Политбюро, задачи в области жилищного хозяйства, топлива и теплофикации, водоснабжения, канализации, дорожного хозяйства, транспорта, очистки города и т. д.—все эти задачи, в особенности мероприятия текущего характера, в основном применимы и к другим городам СССР. Вот почему разрешите мне не повторяться по целому ряду вопросов.

Остановлюсь лишь на тех вопросах, которые являются общими для всех городов СССР, тем более что ряд конкретных вопросов городского хозяйства требует еще дополнительной своей разработки. Мы хотя и созвали в ЦК совещание с представителями городских советов и местных коммунхозов и учли опыт ряда городов СССР, в первую очередь опыт таких городов, как Ленинград, Харьков, Киев и т. п., но все же мы естественно не имели возможности разработать вопросы общегородского хозяйства с такой же конкретностью, как и вопросы московского хозяйства.

На основе тех материалов, которые мы получили о городском хозяйстве, отчасти ввиду крайней отсталости статистики городского хозяйства, отчасти ввиду того, что вообще подробных данных о состоянии городского хозяйства на местах и в центре не оказалось, мы естественно не можем выдвинуть сейчас конкретную программу.

Надо сказать, что и пятилетка городского и жилищного хозяйства разработана крайне неудовлетворительно, без достаточной конкретности по отдельным областям городского хозяйства.

Вопросы водоснабжения, канализации, транспорта и жилищного строительства

За годы революции мы имеем рост и расширение городов, а также городского населения, выросшего до 35 млн. человек против 20,7 млн. до войны и 26,3 млн. в 1926 г. В самом городском хозяйстве, которое, как указывалось выше, в годы империалистической войны и интервенции было сильно разрушено, мы имеем следующие изменения.

Водопровод. По данным 1911 г. из 1 063 населенных мест с количеством жителей свыше 10 тыс. только 219 (20,6%) имели водопроводы. Водопроводы имелись главным образом в административных центрах и обслуживали почти исключительно центры городов. По переписи 1926 г. по СССР имелось уже 283 водопровода.

За последние годы водопроводное строительство приобрело огромный размах. Число водопроводов по СССР к 1931 г. возросло до 333. Таким образом мы за время революции построили по всем городам СССР 114 новых водопроводов помимо того, что восстановили старые.

Канализация—вместо 19 городов до революции сейчас имеется в 32 городах.

Трамваи. Помимо большого расширения трамвайной сети в городах, в которых существовал трамвай, за годы революции трамвай построен в 10 новых городах.

Электричество—до революции на территории РСФСР было в 61 городе, сейчас на территории РСФСР 393 города имеют электричество.

В новое жилищное строительство за последние 5 лет по СССР вложено свыше 3½ млрд. руб.; построено около 30 млн. *кв. м* жилой площади. В коммунальное хозяйство за последние годы вложено, по подсчетам Госплана, 1 393 млн. руб. Мы имеем значительный рост бюджетов всех городов СССР. Если в 1912 г. бюджет всех городов России составлял 275 млн. руб., то сейчас бюджет всех городов СССР вырос в 5 раз и составляет 1 335 млн. руб., причем наибольший интерес представляет структура расходов бюджетов. Если из общих доходов по городским предприятиям дореволюционной России, составлявших 86 млн. руб., было затрачено на содержание этих же предприятий всего 43%, а остальное шло на погашение долгов, расквартирование войск, содержание полиции и т. д.,—то у нас, в СССР, в 1929/30 г. из общей суммы доходов от городских предприятий, составлявших 518 млн. руб., 425 млн., т. е. 81% доходов, было затрачено на то же городское хозяйство. Расходы на благоустройство и городские предприятия в 1910 г. соста-

вляли 54% городских бюджетов, а в 1929/30 г.—75% городских бюджетов уходит на благоустройство городов. Нечего и говорить о том, что значительная часть городского хозяйства—трамвай, электрические станции и пр.—находилась в руках концессионного капитала. Сейчас все это находится в руках пролетарских органов власти.

Однако совершенно ясно, что рост городского хозяйства за время революции явно недостаточен по сравнению с теми гигантскими требованиями, которые предъявляются нам всем ростом страны, ростом социалистического хозяйства, ростом пролетариата.

Вот почему необходимо еще раз подчеркнуть, что вопрос развития городского хозяйства СССР ставится на данном этапе в ряду первоочередных и центральных вопросов, от которых в значительной мере зависит дальнейший успех индустриализации страны и строительства социализма.

Это подтверждается конкретным анализом отдельных отраслей городского хозяйства. Возьмем водоснабжение. Бурный рост городов, строительство совхозов и колхозов—все это требует огромного расширения водоснабжения. И для нормального хода производства и для благоустройства населенных мест водоснабжение играет важнейшую роль. Перед нами стоит задача обеспечить городское население СССР очищенной, обезвреженной водой. В городах, где водопровод имеется, он совершенно не удовлетворяет потребностей выросших городов. Так например в Иваново-Вознесенске, крупнейшем рабочем центре, имеется водопровод мощностью до 360 тыс. ведер в сутки, а при самых минимальных подсчетах потребность Иваново-Вознесенска в воде превосходит 1 млн. ведер в сутки. По Владивостоку имеющийся водопровод не обеспечивает даже на 20—25% потребности населения и промышленности, и наши суда вынуждены запасаться питьевой водой в Японии за валюту.

Новосибирск закончил постройку водопровода в конце 1928 г. с расчетом подачи 400 тыс. ведер воды в первые 5 лет и 800 тыс. ведер в следующие 5 лет. Через год (в 1929 г.), когда было намечено строительство завода комбайнов и ряда других промышленных предприятий, оказалось, что новый водопровод не в состоянии удовлетворить потребности Новосибирска. Теперь потребность в воде выражается в 10 млн. ведер.

В особенности остро стоит вопрос в таких новых пролетарских центрах, как Кузбасс, Магнитогорск, а также в старых пролетарских центрах, как Донбасс. Не менее остро положение и в таких центрах, как Ленинград и Москва. Все это ставит перед нами важнейшие задачи, прежде всего за-

дачу широкого развертывания, ремонта и реконструкции старых водопроводов. Я должен здесь подчеркнуть, что внимание к этому делу со стороны местных организаций недостаточное. Ждут, что кто-то придет, кто-то укажет, кто-то даст планы и материалы. Надо, чтобы сами места взялись за дело расширения и реконструкции своих водопроводов.

В новых городах, в особенности в промышленных центрах, где строятся новые промышленные предприятия, необходимо учитывать задачу обеспечения водой, причем это надо учитывать и тогда, когда выбирают площадку для постройки завода. Вопрос об источниках воды, об изысканиях этих источников, об определении качества воды встает как большой и сложный вопрос. Разработку этого вопроса необходимо поставить на серьезной научной основе, а не на-глазок. На-глазок всякая вода более или менее одинакова, а под микроскопом или при химическом анализе мы всегда можем определить, какая вода годна для питья и какая не годна.

Не менее остро стоит вопрос с канализацией. Хотя количество городов, имеющих канализацию, выросло с 19 до революции до 32, но и эту цифру необходимо признать крайне ничтожной. Сейчас в 10 городах строится канализация заново. Капиталовложения в канализационное строительство растут. Достаточно указать, что если в 1928/29 г. вложено 20 млн., в 1929/30 г.—27,5 млн., то в 1931 г. вкладывается 78½ млн. руб. Но однако в целом ряде пунктов, где строятся новые городки, новые промышленные центры, канализацию не проводят. Если канализацию не проводят в одноэтажном доме, с этим еще можно мириться, но забывать или не учитывать устройство канализации при постройке 4-этажного дома нельзя.

У нас есть еще, к сожалению, партийные и советские организации, которые считают зазорным заниматься такими «нечистыми» вещами, как канализация, а между тем вопросы канализации являются вопросами охраны здоровья рабочих. Надо добиться того, чтобы каждый совет шаг за шагом, километр за километром, охватывал город сетью канализации, устраивал поля фильтрации и приводил в соответствующее санитарное состояние свой город.

Расширение существующих городов и строительство новых ставит с особой остротой вопрос о развитии городского транспорта. Длина трамвайной сети по Союзу, хотя и увеличилась за время революции, но еще крайне ничтожна, всего немногим больше 2½ тыс. *км*. Необходимо расширить трамвайную сеть, причем, хотя в этом вопросе места больше зависят от централизованного плана и снабжения, чем в других вопросах, поскольку здесь мы имеем дело с рельсами, но все же и здесь, при соответствующей энергии и ини-

циативе, места могли бы сделать очень многое. Например в Твери местная власть нашла разбросанные по своему округу 7 *км* рельсов и расширила трамвайную сеть. Много рельсов, считающихся негодными для железнодорожного транспорта, можно было бы в той или иной мере применить для трамвайного движения.

На ближайшие годы, поскольку мы имеем большую нехватку рельсов, большое развитие должно получить автобусное движение, в особенности в новых промышленных центрах. Автобус легче пустить, чем трамвай. Возможно, что очень скоро должен будет стать вопрос о строительстве нового автобусного завода. Пока что мы должны расширять производство автобусов по линии существующих заводов. Завод АМО в Москве заканчивается в ближайшие месяцы и будет давать нам не менее двух тысяч автобусов в год. Сейчас там строится специальный автобусный цех. Часть автобусов надо будет дать для ряда других городов.

Что касается мостовых и шоссейных дорог, то здесь уже больше, чем в чем-либо другом, места могут и должны проявить инициативу. У нас есть города, где имеется немало усовершенствованных мостовых, но если взять все города в целом, то значительная часть их отстает не только в отношении усовершенствованных, но и в отношении постройки даже простых булыжных мостовых. Конечно в ближайшее время нам не удастся широко развернуть асфальтирование городов, но можно и нужно широко развернуть применение клинкера, применение брусчатки там, где есть близко брусчатка, и во всяком случае устройство приличных булыжных мостовых. В ряде городов можно и нужно применять асфальт. Каждый город должен наметить свой план замощения и перемощения улиц. Что касается междугородних шоссейных дорог, то там, где их нет, можно и нужно учесть опыт совхозов и колхозов, которые сейчас по упрощенной системе прокладывают ряд довольно удобных и облегчающих движение дорог.

Важнейшим вопросом во всем строительстве городского хозяйства является конечно жилищное строительство, в особенности для таких районов, как Донбасс, Кузбасс, Урал, где строятся новые крупнейшие гиганты.

Выше приводились уже цифры роста жилищного строительства. В одном 1931 г. мы вкладываем в жилищное строительство 1 156 млн. руб. и построим $10\frac{1}{2}$ млн. *кв. м*. По постановлению ЦК мы должны в этом году построить стандартных домов не менее чем на 700 тыс. рабочих и их семей, в первую очередь в Донбассе, Кузбассе, Подмосковном бассейне, Уралугле и Караганде. И однако, поскольку мы унаследовали разрушенный жилищный фонд,

поскольку мы строим на совершенно пустом месте новые заводы-гиганты, мы должны будем нашу программу строительства с каждым годом все более и более расширять, ибо вопрос жилья для рабочих и трудящихся является едва ли не самым острым вопросом.

На сегодняшний день мы должны подчеркнуть со всей решительностью задачу мобилизации всех сил по выполнению программы этого года. Данные о ходе жилищного строительства тревожны. Они показывают, что план находится под угрозой невыполнения. Поэтому задача всех партийных и советских организаций не столько в том, чтобы жаловаться и чтобы на бумаге получать новое расширение программы, сколько в том, чтобы выполнить большую и серьезную программу, которую наметила партия по жилстроительству. Если взять такие районы, как Донбасс, Подмосковный бассейн, Кузбасс и даже крупные города, то выполнение программы идет крайне неудовлетворительно. Но наша задача не только количественно выполнить программу. Мы должны особое внимание обратить на качество построек как с точки зрения прочности, так и с точки зрения удобств.

Не менее острыми вопросами являются вопросы, которые я уже подчеркнул в части, касающейся московского хозяйства,—вопросы ремонта, управления, содержания и сохранения старого жилищного фонда. Все эти на первый взгляд будничные вопросы являются важнейшими вопросами, ибо при отсутствии ремонта, при халатном и невнимательном отношении к старому жилищному фонду, дома будут разрушаться, и никакая программа нового строительства не сможет покрыть это разрушение и устранить серьезные жилищные затруднения, которые имеются сейчас. Люди с мест естественно в ответ на эти упреки ставят прежде всего вопрос об отсутствии и нехватке строительных материалов. Именно поэтому мы в проекте постановления, предлагаемом вам, особенно заострили два вопроса. вопрос о новых строительных материалах и вопрос об оборудовании.

Такие вопросы, как хлебопечение, прачечные, бани и т. д., требуют исключительного внимания к себе. В Москве мы имеем 5 хлебных заводов. Они дают нам менее половины хлеба механизированного печения, остальное выпекается кустарными пекарнями. Вы конечно понимаете, что это значит и с точки зрения гигиены, и качества хлеба, и производительности труда, и т. д. Я думаю, что вопросы хлебопечения в настоящее время приобретают крайнюю остроту во всех пролетарских центрах.

Точно так же вопрос о банях и прачечных. Мы не можем дальше вести прачечное хозяйство в таком виде, в ка-

ком оно находится сейчас. Мы должны раскрепостить женщину, разгрузить ее от этой тяжелой работы. И, само собой разумеется, с точки зрения санитарии и гигиены особенно важное значение приобретает вопрос о банях.

Новые стройматериалы и оборудование

Выполнение программы жилищного строительства, в том числе и по стандартным домам, проходит скверно. Почему? Не только и не столько потому, что денег не дают. Деньги дают. Плохо потому, что нехватает строительных материалов, и потому, что инициатива в этом отношении на местах недостаточна. Все ждут стройматериалов из центра, а в случае чего ссылаются на объективные условия: центр, мол, не дал стройматериалов, нет труб, нет краски, нет дерева и т. д., а поэтому мы и не выполнили программу. Во всех уголках идет интенсивная стройка как по плану, так и вне плана, а стройматериалов—ограниченное количество. Мы должны повернуть инициативу мест на выполнение большой программы по добыванию новых стройматериалов, и тогда мы сможем действительно выполнить всю программу.

Каково положение в области новых стройматериалов по жилстроительству? До сих пор выезжают по преимуществу на кирпиче. Только в этом году начали применять в больших размерах стандартные деревянные дома и кое-где начали применять блоки. А между тем кирпич самый дорогой, самый неудобный и дефицитный стройматериал. Его должны в значительной части заменять другие виды стройматериалов. По данным ВСНХ, если бы мы проводили все строительство только на кирпиче, то мы должны были бы построить в одном 1932 г. на 600 млн. руб. новых кирпичных заводов.

Чем же мы можем заменить кирпич? Конечно с точки зрения больших перспектив мы должны были бы и должны будем широко применять железо-бетон. Мы уже и теперь применяем железо-бетон и в дальнейшем будем развертывать это дело все больше и больше. Но мы не имеем достаточного количества железа и цемента. Ясно, что мы не можем железо-бетонное строительство практиковать в массовых размерах. Главное внимание поэтому нужно уделить новым стройматериалам.

Новые стройматериалы не являются чем-то только опытным, лабораторным. Доказано, что их можно уже применять в массовом масштабе, и в некоторых местах их уже применяют в больших размерах. Какие это стройматериалы? Во-первых, силикат-органик, изготовляется в виде больших блоков из извести, трепела, опилок с различными химическими